Transport Canada Transports Canada

TP 8294

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Canada

Cette publication est aussi disponible en français.

FISHING VESSELS

Summaries of Reports of Investigations
into Marine Casualties and Accidents
Aboard Ships

Issue No. 2 August 1987

Summaries of Fishing Vessel Marine Casualties and Accidents

This publication summarizes investigation reports on marine casualties and/or marine accidents involving fishing vessels which were investigated by the Marine Casualty Investigations Division of Transport Canada and is published three times a year. There is another publication covering commercial vessels and other craft.

Note:

1. A glossary of terms and abbreviations used can be found at the end of this publication.

2. Unless stated otherwise, all times mentioned in this publication are local times.

The full report of the summaries contained herein may be obtained by writing to:

Chief
Marine Casualty Investigations
Transport Canada
Room 800
110 O'Connor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Readers are reminded that this publication and the investigation reports issued by the Marine Casualty Investigations Division are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

Their contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of any casualty described therein. The statements, opinions and findings in the reports and summaries are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Errata

Photograph captions on Pg 42
should be reversed

Table of Contents

1.	"WILLING LASS"	-	Flooding and sinking	1
2.	"ATLANTIC PEGGY"	-	Crew member fell overboard and drowned	6
3.	"MISTRAL N0 1	-	Fire and foundering	12
4.	"P.E. 39"	-	Grounding and subsequent sinking with loss of one life	17
5.	"LADY BRENDA M"	-	Fire and foundering	23
6.	"STEPHEN ROCK"/ "APRIL"	-	Collision	28
7.	"GLORIA LOUISE"	-	Grounding resulting in injury to three crew members	32
8.	"PORLIER PASS"	-	Grounding, capsizing and total loss	37

"WILLING LASS"

Flooding and sinking, Strait of Belle Isle, Newfoundland August 31, 1986.

Summary

The twin screw, wooden fishing vessel "WILLING LASS" of 90 gross tons was built in Summerville, Nfld., in 1949. The 25.33 m long packer/transferer/bait vessel was rebuilt in 1973 in Springdale, Nfld., at which time 2 main engines, one 93 kW and the other 183 kW were installed.

Since her last quadrennial steamship inspection on June 25, 1985 which was carried out by the Ship Safety Branch of the Canadian Coast Guard, the port main engine developed problems and was non-operational at the time of casualty; this rendered the engine-driven, centrifugal pump inoperable, leaving her with one diesel-driven pump, one gasoline portable pump and one hand pump. Originally, the vessel was fitted with 3 watertight bulkheads but deterioration at the bases no longer rendered them watertight and consequently, her one centre-line bilge had become common to all compartments. Further, being a fishing vessel, she was not required by regulations to have, nor was she assigned, a load line.

After completing fishing operations, the "WILLING LASS" loaded dried salt-cod in her hold at Chimney Tickle, Labrador; the total cargo being about 77 t. The hold was then closed with wooden hatch covers, covered with one tarpaulin and the hold battened down using conventional steel battens and wooden wedges. The fishing gear, weighing some 2.5 t, was then retrieved, stowed on deck and, also, on top of the hatch, and secured by rope lashings.

Reportedly, with 30 cm to 45 cm freeboard and, in W'ly winds at 15 knots, the vessel, departed Chimney Tickle at 0800, August 31, 1986, with a total crew of four, bound for Springdale, Nfld. The vessel, starboard-beam to the wind on a course of SSE, and towing a trap skiff astern, commenced crossing the Strait of Belle Isle, some 35 miles distance. The vessel's estimated speed was 5 knots, which gave her an ETA off Cape Bauld of about 1500. By 1200, as the vessel neared the Newfoundland coast, the wind had backed to SW and increased in speed to about 25 knots, causing 2 m - 3 m rough seas. The vessel was, by this time, rolling and pitching heavily and shipping seas on deck. At about 1330, when course was altered to SW in order to ease the vessel's motion, the speed of the vessel dropped to about 1 knot. About 30 minutes later, the vessel's course was altered to SE, thereby, placing the wind and sea on the starboard

quarter and enabling the vessel to run and seek shelter in the lee of Cape Bauld.

Shortly thereafter, the skipper, upon entering the engine-room and observing that there was about 1 m of water in the bilges, started the 2 operative mechanical pumps. About one-half hour later, discharge of water ceased when the pump suctions apparently became clogged with debris. The vessel was then brought head to wind and sea, with 2 crew members operating the hand pump in an unsuccessful attempt to control the ingress of seawater. At 1450, a "MAYDAY" was broadcast on VHF channel 16 which was acknowledged by the St. Anthony CGRS; this set in motion the SAR operation. All crew members donned lifejackets and, after transferring an inflatable liferaft and a VHF radio into the skiff, 3 crew members boarded the skiff and stood by the "WILLING LASS" while the skipper stayed on board.

In the meantime, CCGS "SIR HUMPHREY GILBERT" tasked by MRSC St. John's, arrived on scene at 1550 and transferred a portable pump aboard the fishing vessel. When all attempts by the skipper to control the ingress of water failed despite the use of the portable pump, he finally abandoned the vessel at about 1630. At 1729, the "WILLING LASS" sank in 35 fathoms of water in position 57°41.5'N 55°25.5'W some 3 miles north of Cape Bauld. The rescue vessel escorted the skiff into sheltered waters of Grands Galets Bay, Quirpon Island and the skiff with all 4 occupants proceeded to the port of Griquet.

There were no injuries as a result of this incident. Pollution was minimal and consisted of the vessel's remaining diesel fuel oil of approximately 800 litres.

The value of the cargo loss was estimated to be 95,000 dollars; the value of vessel and gear was estimated to be in the order of 75,000 dollars.

Findings

The "WILLING LASS" sank while crossing the Strait of Belle Isle and approaching the coast of Newfoundland. The incident occurred during clear weather with strong winds and moderate to rough seas when the 37 year old vessel, laden with a full cargo below decks and a capacity load of fishing gear on deck, was being propelled by the starboard engine and propeller; her port engine being unserviceable.

The precise reason for the sinking could not be ascertained, however, it would appear that:

- stresses imposed upon the wooden hull and/or deck as the vessel moved in the seaway proved too great to withstand, with the consequent failure of seams or butts in the deck and/or hull planking. Conversely the failure of the rudder stock gland, or stern tube or any other through-hull fittings could have also resulted in the ingress of seawater;

- the failure of the 2 operative pumps to discharge, after a limited time, contributed to the crew's inability to find the source of the leak(s) and its (their) consequent possible correction;

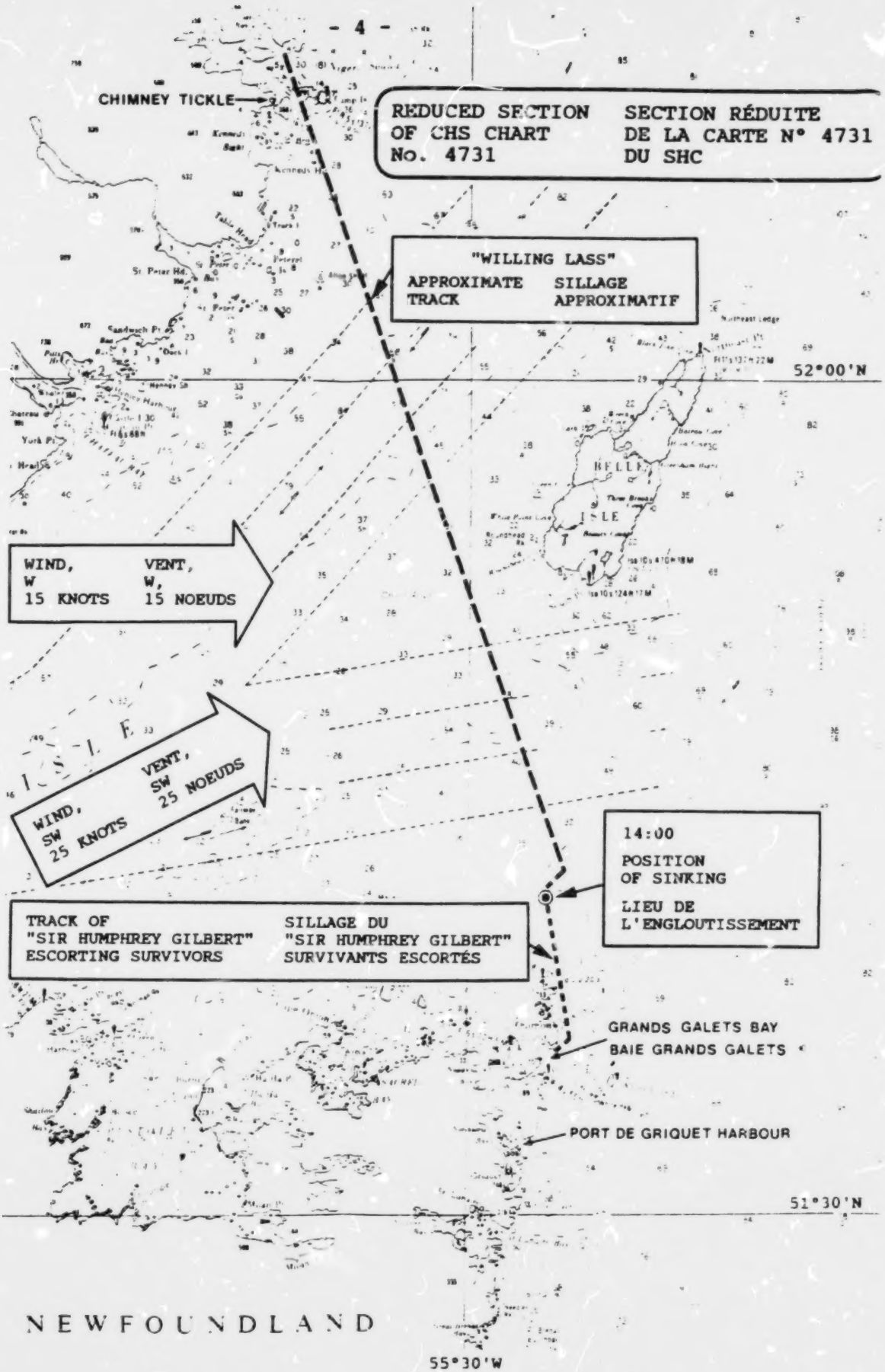
- accummulation of refuse in the bilge lead to the failure of the 2 pumps to discharge; and

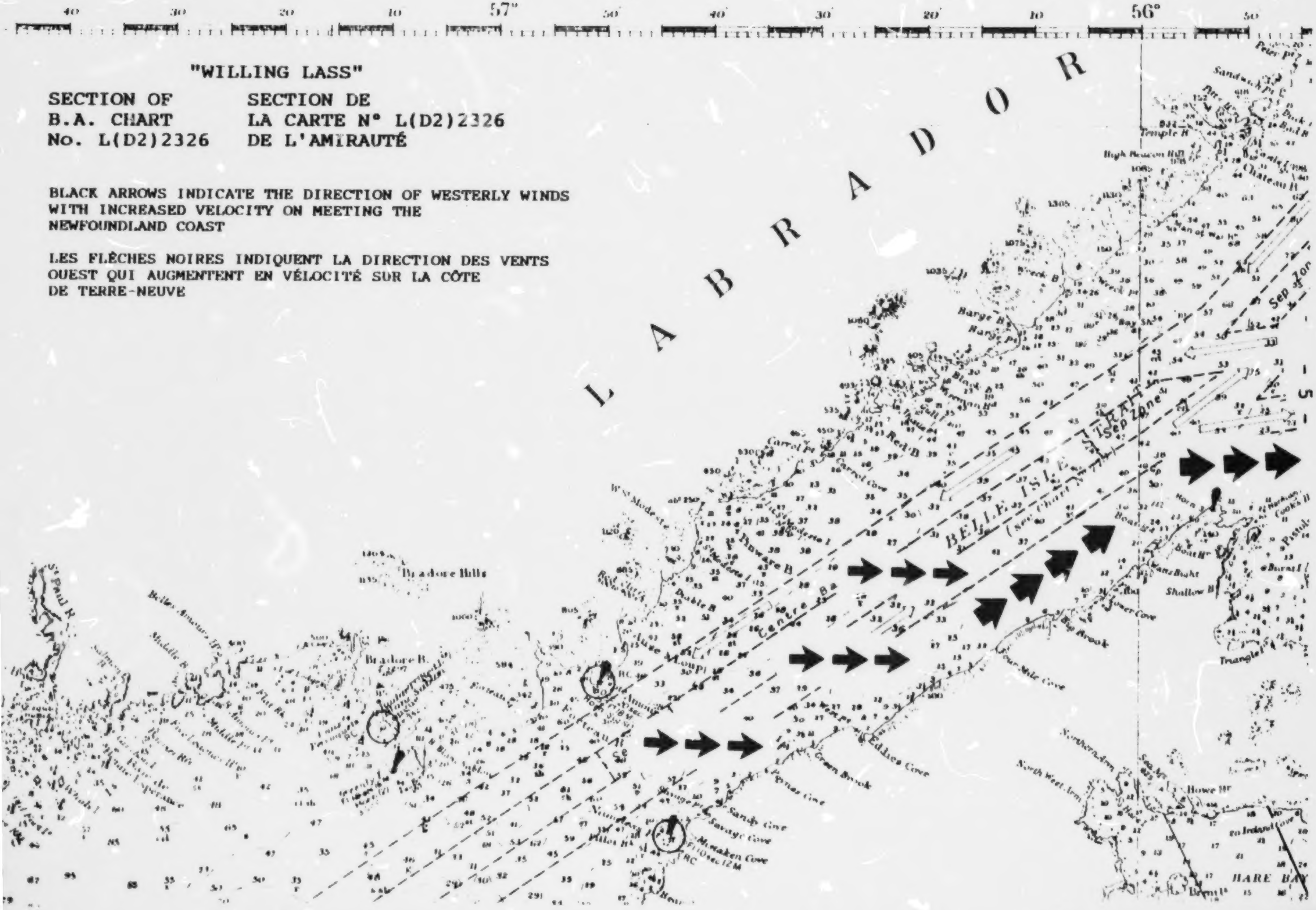
- the bulkheads had deteriorated and were no longer watertight and water was thus free to flow throughout the hull.

Other Findings

Weather forecasts were correct for the area as a whole but the severity of local anomalies were neither expected nor appreciated. No thought was given to turning back to calmer waters when the wind and sea increased on nearing the Newfoundland coast.

Operating the vessel with her lower powered engine while the other was inoperable in an area which is renowned for quickly changing local weather, was imprudent.


CHIMNEY TICKLE
REDUCED SECTION OF CHS CHART No. 4731
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 4731 DU SHC
"WILLING LASS"
APPROXIMATE TRACK
SILLAGE APPROXIMATIF
52°00'N
WIND, W 15 KNOTS
VENT, W, 15 NOEUDS
WIND, SW 25 KNOTS
VENT, SW 25 NOEUDS
14:00
POSITION OF SINKING
LIEU DE L'ENGLOUTISSEMENT
TRACK OF "SIR HUMPHREY GILBERT" ESCORTING SURVIVORS
SILLAGE DU "SIR HUMPHREY GILBERT" SURVIVANTS ESCORTÉS
GRANDS GALETS BAY
BAIE GRANDS GALETS
PORT DE GRIQUET HARBOUR
51°30'N
NEWFOUNDLAND
55°30'W



"WILLING LASS"

SECTION OF	SECTION DE
B.A. CHART	LA CARTE N° L(D2)2326
No. L(D2)2326	DE L'AMIRAUTÉ

BLACK ARROWS INDICATE THE DIRECTION OF WESTERLY WINDS WITH INCREASED VELOCITY ON MEETING THE NEWFOUNDLAND COAST

LES FLÈCHES NOIRES INDIQUENT LA DIRECTION DES VENTS OUEST QUI AUGMENTENT EN VÉLOCITÉ SUR LA CÔTE DE TERRE-NEUVE

"ATLANTIC PEGGY"

Crew member fell overboard and drowned, Marystown, Nfld., December 10, 1986.

Summary

The Canadian stern-trawlers "ATLANTIC PEGGY" and the "ATLANTIC ELIZABETH" are 624 and 660 gross tons respectively and both vessels belong to the same owners. On December 9, 1986, with the arrival of the "ATLANTIC ELIZABETH", the "ATLANTIC PEGGY" was moved from her berth at Marystown fish plant wharf, Nfld., to enable the former vessel to berth alongside the wharf and discharge her cargo. After the "ATLANTIC ELIZABETH" secured port side alongside the wharf, the "ATLANTIC PEGGY" moored port side to this vessel and secured with one forward line ashore, and two springs and two stern lines to the "ATLANTIC ELIZABETH"; both vessels were bow in and moored such that they could, at times, separate to a distance of up to 1 m. The remooring was carried out by the Trawler Department's shore-based personnel.

At 0830, December 10, 1986, three crew members of the "ATLANTIC PEGGY" departed their homes at English Harbour East, Fortune Bay, Nfld., and journeyed together by automobile to Marystown, Mortier Bay, to join their vessel which was due to sail from the Company's plant wharf at 1030.

On arrival at the gate to the premises shortly after 1000, the three men walked through the plant enroute to their vessel. One man, Mr. Hynes, remained in the plant while the other two proceeded to go on board their vessel via the "ATLANTIC ELIZABETH". It was later learned that Mr. Hynes had gone to the stockroom to purchase a hard-hat liner before joining his vessel.

Embarkation to the "ATLANTIC ELIZABETH" was via an aluminum gangway which was fitted and constructed in accordance with the Safe Working Practices Regulations and the Tackle Regulations with cross laths to prevent slipping and acceptable manropes on either side. A safety net was stretched beneath the gangway. There was no step or other means to alight from the inboard end of the gangway to the snow-covered deck below it, a distance of 1 m. The 9.3 m distance across the deck, to the starboard bulwark rail was also snow-covered and slippery. Outboard of the "ATLANTIC ELIZABETH", the "ATLANTIC PEGGY", being the vessel with the higher freeboard, was required by the Tackle Regulations to provide a safe means of access (i.e. a gangway and/or safety net) between the two vessels, however, no such means of safe access was provided.

As there were no fenders between the vessels, even if a gangway net had been rigged, it could have become nipped between the two ship's sides and possibly broken as they surged against each other. Furthermore, a person falling into the net could have been crushed. There were no steps or other safe means of access between the bulwark rails and the decks of either vessels.

About 1030, one of the two crew members who had gone aboard together decided to look for Mr. Hynes who had stopped in the plant. As he exited the superstructure, he sighted Mr. Hynes' overnight bag on the afterdeck about 1.5 m inboard of the port bulwark rail at about the same place he had earlier come aboard, but there was no sign of Mr. Hynes. The crew member crossed over to the "ATLANTIC ELIZABETH" and from there he went ashore via the gangway to enquire of Mr. Hynes. When he could not find Mr. Hynes, a search was started immediately. Shortly afterwards at about 1050, Mr. Hynes was found floating face down in the sea ahead and to starboard of the "ATLANTIC PEGGY" about 1 m from shore. All efforts to revive him failed and a doctor, who arrived on the scene, pronounced him dead. There was nobody on the weather deck of either vessel at the time of the incident. No one had seen the man board the "ATLANTIC ELIZABETH" nor did anyone see when, or by what means he had entered the water. No cry for assistance was heard. Those on board the "ATLANTIC PEGGY" were either in their cabins or the galley while the discharge crew of the "ATLANTIC ELIZABETH" were in the fish hold discharging her recent catch by means of a mechanical conveyor.

An autopsy performed at the Health Sciences Complex, St. John's, the following day, determined the death to be from immersion associated with drowning. There were no injuries to the body.

Weather conditions at the time were reported as blowing snow, south-east winds at 20-30 knots, air temperature about 2°C and sea temperature about 2°C to 3°C.

Findings

On December 10, 1986, Mr. James Hynes, a crew member of the Canadian fishing trawler "ATLANTIC PEGGY", lost his life due to drowning. In the absence of any witnesses, the precise reason for Mr. Hynes' fall in the icy cold waters of Marystown is not known, however, it would appear that:

- Mr. Hynes was attempting to board his ship the "ATLANTIC PEGGY" from the "ATLANTIC ELIZABETH" when he fell between the two vessels;

- the "ATLANTIC PEGGY", being a vessel with higher freeboard, failed to provide a safe means of access i.e. gangway and/or safety net as required by the Tackle Regulations;

- both vessels, the "ATLANTIC PEGGY" and the "ATLANTIC ELIZABETH", failed to provide a safe access between the bulwark and deck of their respective vessels; and

- the decks and bulwark rails of both vessels were snow-covered and slippery.

The following factor contributed to the loss of Mr. Hynes' life:

- he was immersed in very cold waters which substantially reduced his survival time.

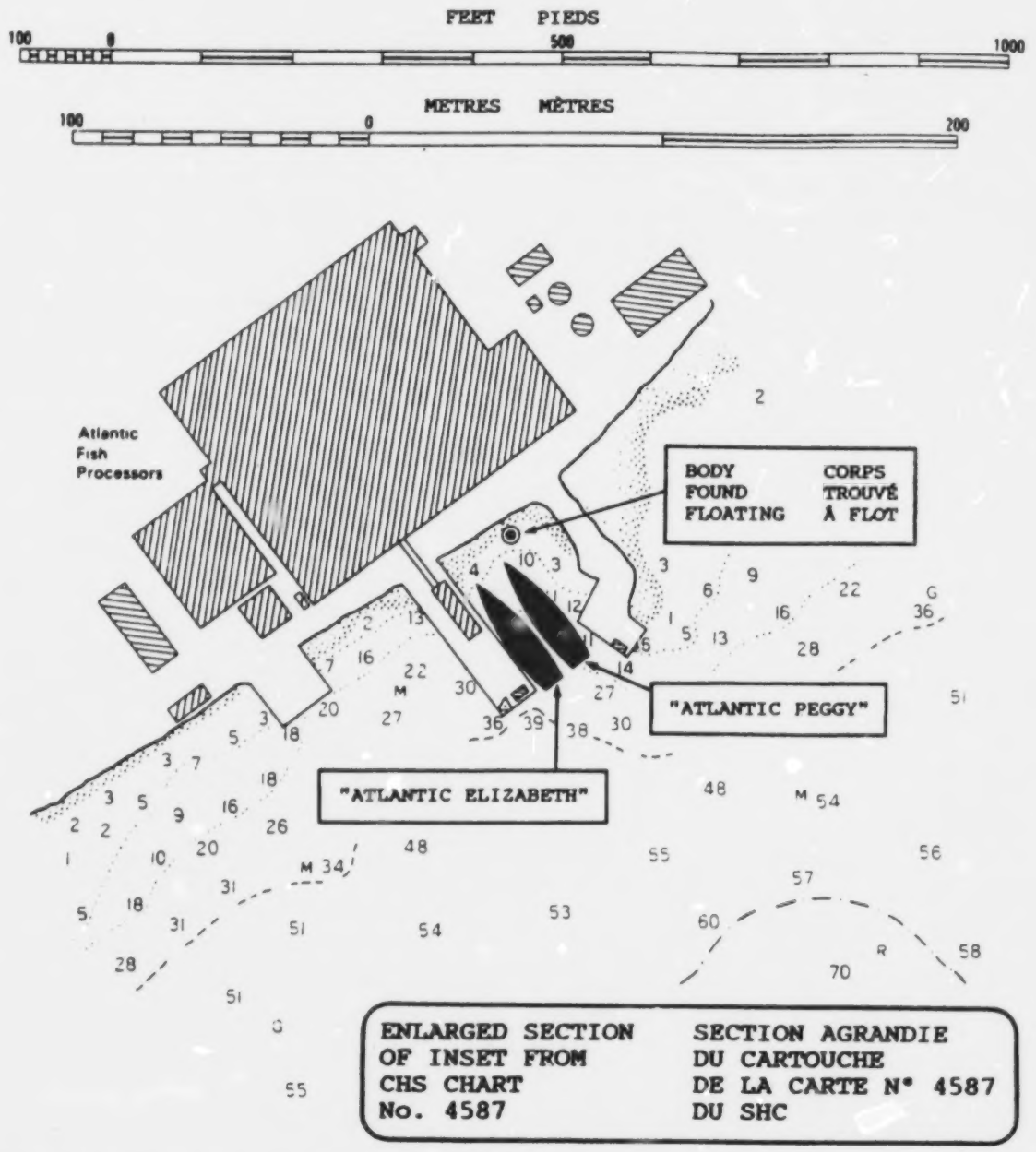
Other Findings

Once it was determined that he was missing, everything possible was done to locate the victim and to revive him after being retrieved.

There was considerable noise in the area which would have rendered any possible cry for help inaudible.

The casualty was not reported as required by the Shipping Casualties Reporting Regulations made pursuant to Section 543 of the Canada Shipping Act.

ATLANTIC FISH PROCESSORS WHARVES

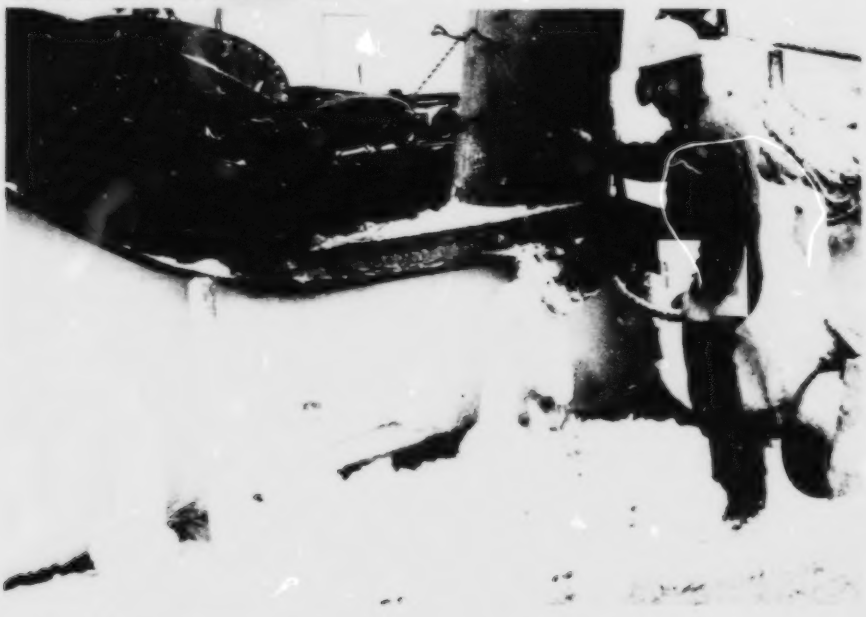


ENLARGED SECTION OF INSET FROM CHS CHART No. 4587

SECTION AGRANDIE DU CARTOUCHE DE LA CARTE N° 4587 DU SHC

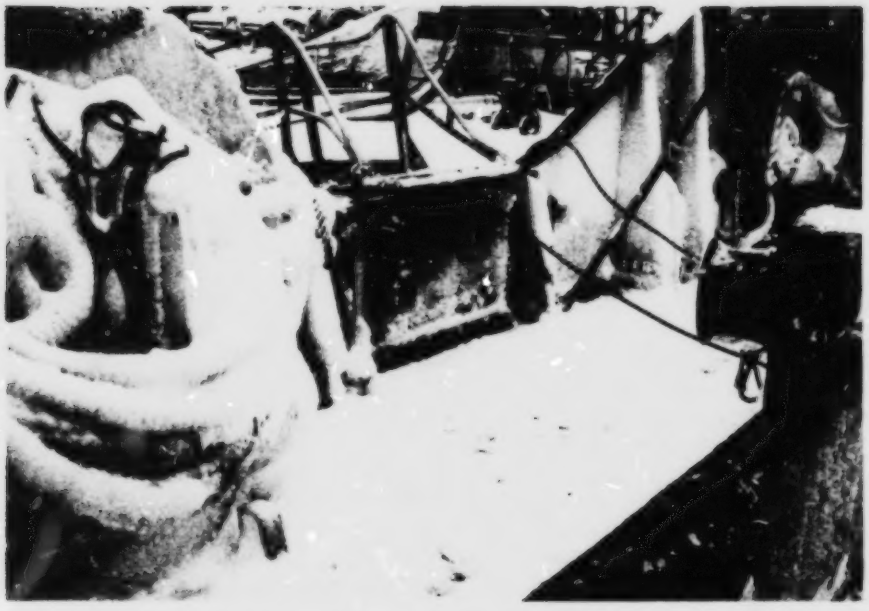
"ATLANTIC PEGGY" moored alongside the "ATLANTIC ELIZABETH".

"ATLANTIC PEGGY" accosté le long du "ATLANTIC ELIZABETH".



Rail of "ATLANTIC ELIZABETH" and "ATLANTIC PEGGY" where the victim is believed to have attempted to cross.
NOTE: No safe means of access provided.

Lisses de pavois du "ATLANTIC ELIZABETH" et du "ATLANTIC PEGGY" où on croit que la victime ait traversé.
NOTA: Aucun accès sûr est disponible.



Inboard side of the "ATLANTIC ELIZABETH" in way of gangway.
NOTE: No safe means of access provided.

Côté intérieur du "ATLANTIC ELIZABETH" au droit de la passerelle de coupée.
NOTA: Aucun accès sûr est disponible.

Area between bows where yellow hard-hat was sighted.

Endroit entre les deux proues où on a trouvé le casque de sécurité jaune.

"MISTRAL NO 1"

Fire and foundering off Heath Point on Anticosti Island on October 10, 1986.

Summary

The "MISTRAL NO 1" was a 44 gross ton wooden fishing vessel built in 1973 and registered in Gaspé, Québec. On October 6, 1986, the "MISTRAL NO 1" departed Rivière au Renard, Québec to fish for cod in the waters off Anticosti Island. The normal procedure called for fishing in the day-time and rest at night.

On the night of October 10, the vessel was heading towards Heath Point intending to anchor overnight off Anticosti Island but a fire suddenly broke out in the engine-room. Two crew members who were standing near the open hatchway to the engine-room felt the heat of the flames on their faces but were not burned. Reportedly, one of them saw oil at the base of the port fuel tank on the platform in the engine-room.

Following an order from the skipper, a crew member picked up a portable fire-extinguisher from the wheel-house and randomly discharged it into the engine-room. Meanwhile, the skipper activated the CO_2 gas smothering system by operating the control in the wheel-house. Although the gas was reportedly heard faintly discharging, it had no apparent effect on the blaze.

The skipper ordered the crew to launch the liferaft while he tried to transmit a distress call on channel 16 VHF radiotelephone but he then realized that radio contact had been lost. The liferaft was successfully launched and the crew abandoned the fishing vessel approximately 20 miles NNE of Point Heath lighthouse. After 2 hours had elapsed, the "MISTRAL NO 1" had disappeared and was presumed to have sunk. Neither lifejackets nor warm clothing were worn at the time of abandonment and the crew drifted in the liferaft for more than 2 days without sighting another vessel.

At 2100, October 12, the lights of a distant vessel were seen by the survivors and distress signals were exhibited. However, as there was no acknowledgement the survivors decided to row towards the vessel. They were successfully rescued at 0300, October 13, by the fishing vessel "PETER J. USEN". This vessel had stopped for the night in position 49°15'N, 059°54'W and from this position, it was determined that the liferaft had drifted a distance of 65 miles in 54 hours.

The master of the "PETER J. USEN" reported the loss of the "MISTRAL NO 1" to Rivière au Renard radio station. The survivors were eventually landed at Grindstone, Magdalen Islands and the "PETER J. USEN" continued her voyage to Prince Edward Island.

There was no loss of life nor injuries as a result of this casualty. The vessel was considered a total loss with an estimated value of $300,000.

Findings

It was not possible to determine the exact cause of the fire which originated in the engine-room of the "MISTRAL NO 1" but it would appear that it was caused by one or more of the following:

- a poor connection or a rupture in the return fuel line connected to the port fuel oil tank may have caused a fuel oil leak;
- the fuel oil came into contact with the exhaust system; and
- the fuel ignited due to the exhaust gas temperature being higher than the auto-ignition temperature of the fuel oil.

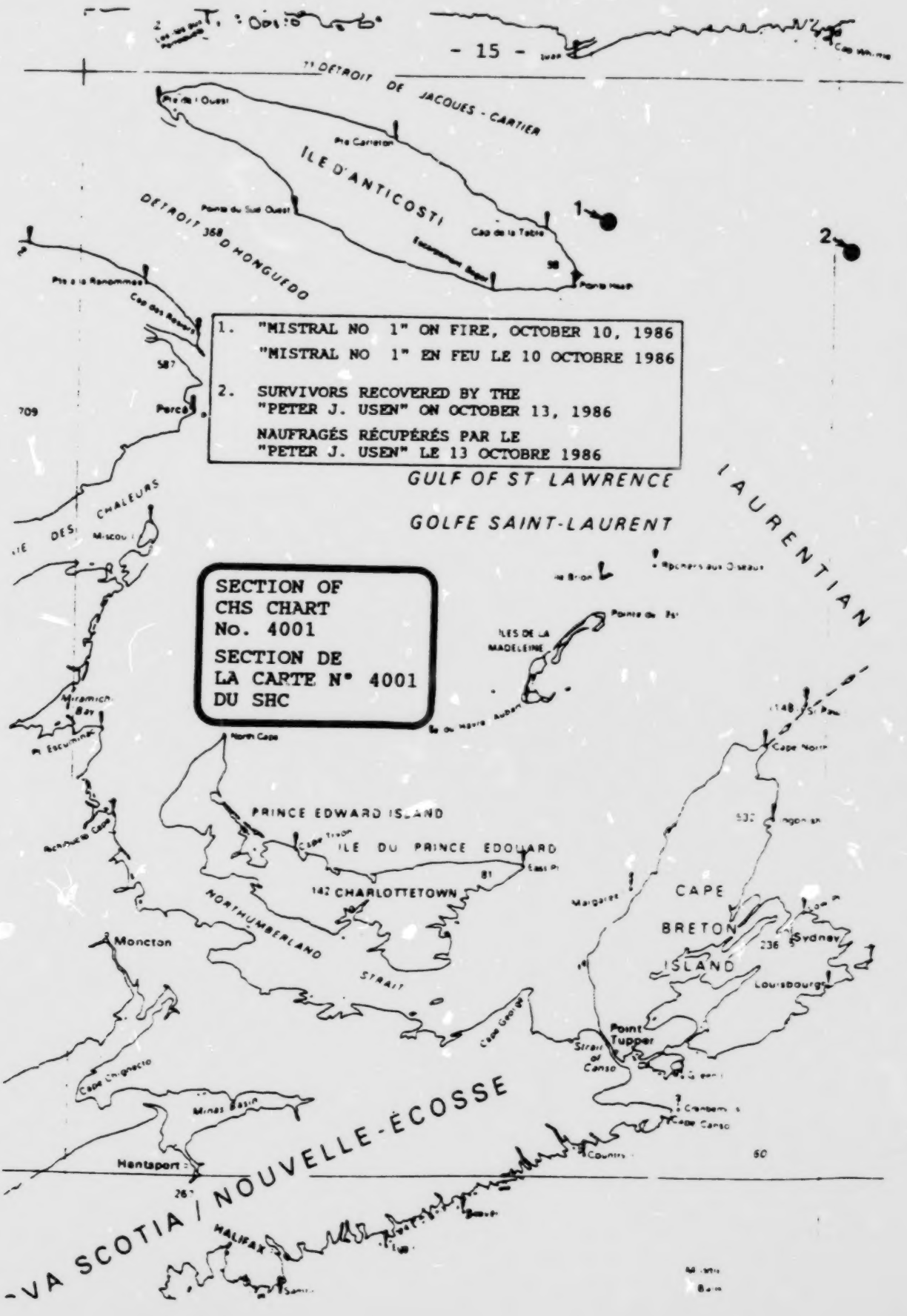
The fire spread rapidly and intensified because the proper fire-fighting procedures were not followed. These included the following:

- the main engine was not immediately stopped;
- the fuel line was not shut off;
- the ventilation was not closed;
- none of the other outlets to the engine-room were closed up; and
- the CO_2 gas smothering system was ineffective as apparently it was not fully operational and the air supply to the engine-room was not sealed off.

Other Findings

No distress call was received by Coast Guard radio stations because the fire had damaged the electrical system prior to transmission.

Because a system of scheduled daily radiotelephone communications between the vessel and her base or among fishersmen in the area had not been implemented, the crew of the "MISTRAL NO 1" remained adrift for more than 2 days without the benefit of any search and rescue operation being initiated.


DETROIT DE JACQUES - CARTIER
ILE D'ANTICOSTI
DETROIT DE HONGUEDO
1
2
1. "MISTRAL NO 1" ON FIRE, OCTOBER 10, 1986
"MISTRAL NO 1" EN FEU LE 10 OCTOBRE 1986
2. SURVIVORS RECOVERED BY THE "PETER J. USEN" ON OCTOBER 13, 1986
NAUFRAGÉS RÉCUPÉRÉS PAR LE "PETER J. USEN" LE 13 OCTOBRE 1986
GULF OF ST LAWRENCE
GOLFE SAINT-LAURENT
SECTION OF CHS CHART No. 4001
SECTION DE LA CARTE N° 4001 DU SHC
ILES DE LA MADELEINE
PRINCE EDWARD ISLAND
ILE DU PRINCE EDOUARD
CHARLOTTETOWN
NORTHUMBERLAND STRAIT
Moncton
CAPE BRETON ISLAND
Sydney
Louisbourg
Point Tupper
Strait of Canso
Cape Canso
Minas Basin
Hantsport
HALIFAX
NOVA SCOTIA / NOUVELLE-ÉCOSSE

"MISTRAL NO 1"

PROFILE/COUPE LONGITUDINALE
LAZARET
CAMBUSE
FISH HOLD
CALE À POISSON
ENGINE-ROOM
SALLE DES MACHINES
CREW'S QUARTERS
POSTE D'ÉQUIPAGE
WATERTIGHT BULKHEADS
CLOISONS ÉTANCHES
PLAN VIEW/VUE EN PLAN

"P.E. 39"

Grounding and subsequent sinking with loss of one life in Chatham Sound, B.C., November 28, 1986.

Summary

The "P.E.39" was a wooden fishing vessel of 7 gross tons, built in 1961 as a gillnetter and licenced in Prince Rupert, B.C. Her engine was situated amidships below the floorboards of the wheel-house. The "P.E.39" was not fitted with any radiotelephone and the life-saving equipment consisted of two approved lifejackets, one life-vest for children and one lifebuoy.

On November 28, 1986, at 1645, the "P.E.39" sailed from Prince Rupert, B.C., bound for Port Simpson, B.C., an approximate distance of 24 nautical miles. On board were eight people: two young couples and their four small children, ranging in age from 9 months to 4 1/2 years.

The "P.E.39" is estimated to have rounded Ryan Point light at around 1900 and headed towards Slippery Rock light. Shortly after, the operator, who was with his friend in the wheel-house, lost sight of Slippery Rock light due to deteriorating visibility and while attempting to relocate it, ran aground on a rising tide in a position later determined to be the eastern tip of Hodgson Reefs in Chatham Sound- latitude 54°23.1'N, longitude 130°30.7'W.

Gale and storm force south-easterly winds had been forecast for the area of travel but a decision had nevertheless been made to sail as the wind had abated locally. Now, the weather conditions were poor, with the wind from the south-east at 35 to 40 knots and seas of 1.5 to 2 m pounding the small vessel against the rocky bottom.

The vessel's steering was damaged and unusable and the engine was therefore put astern in order to back the vessel to the nearest shore line. Water was entering through the vessel's damaged underwater planking, and the "P.E.39" progressed slowly astern for approximately half an hour until she again grounded on the rocks off the mainland beach.

Lifejackets were worn by three of the children and with the vessel completely disabled and foundering, all on board swam ashore, a distance of approximately 60 m. The operator of the "P.E.39" who had taken two of his three children in his arms, realized on reaching the beach that his 2 1/2 year old child, who was not wearing a lifejacket, was not breathing. Artificial respiration was given but the child never regained consciousness.

The "P.E.39" was reported overdue to RCC Victoria, at 2220, November 28, and a search was initiated immediately for the missing vessel. The Canadian Coast Guard cutter "POINT HENRY" and the rigid bottom inflated boat "POINT HENRY 2" were tasked. By 2340 the "POINT HENRY 2" located the survivors by the light from a fire they had made on the shore behind Slippery Rock beacon. The survivors were rescued from the beach by the Coast Guard assisted by Canadian Marine Rescue Auxiliary vessels out of Metlakatla.

The small child was pronounced dead on arrival at the hospital some three hours after the rescue; the others were subsequently checked and released.

The "P.E.39" was a total loss, with an insured value of $14,000. There was no pollution reported.

Findings

While on a voyage from Prince Rupert to Port Simpson, the small fishing vessel "P.E. 39", with 8 persons on board, struck bottom on Hodgson Reefs in heavy weather on a lee shore and foundered a short time later south of Slippery Rock.

It would appear that the following factors contributed to the grounding:

- the imprudent action in electing to sail that night despite

  (a) the issuance of storm warnings for the area by Environment Canada;

  (b) the vessel being ill-equipped for such a passage, lacking such basic equipment as a chart, compass, echo sounder and radio;

  (c) the vessel having to transit shoaled areas in darkness in poor visibility; and

- those operating the vessel became disoriented after they lost sight of the light beacons;

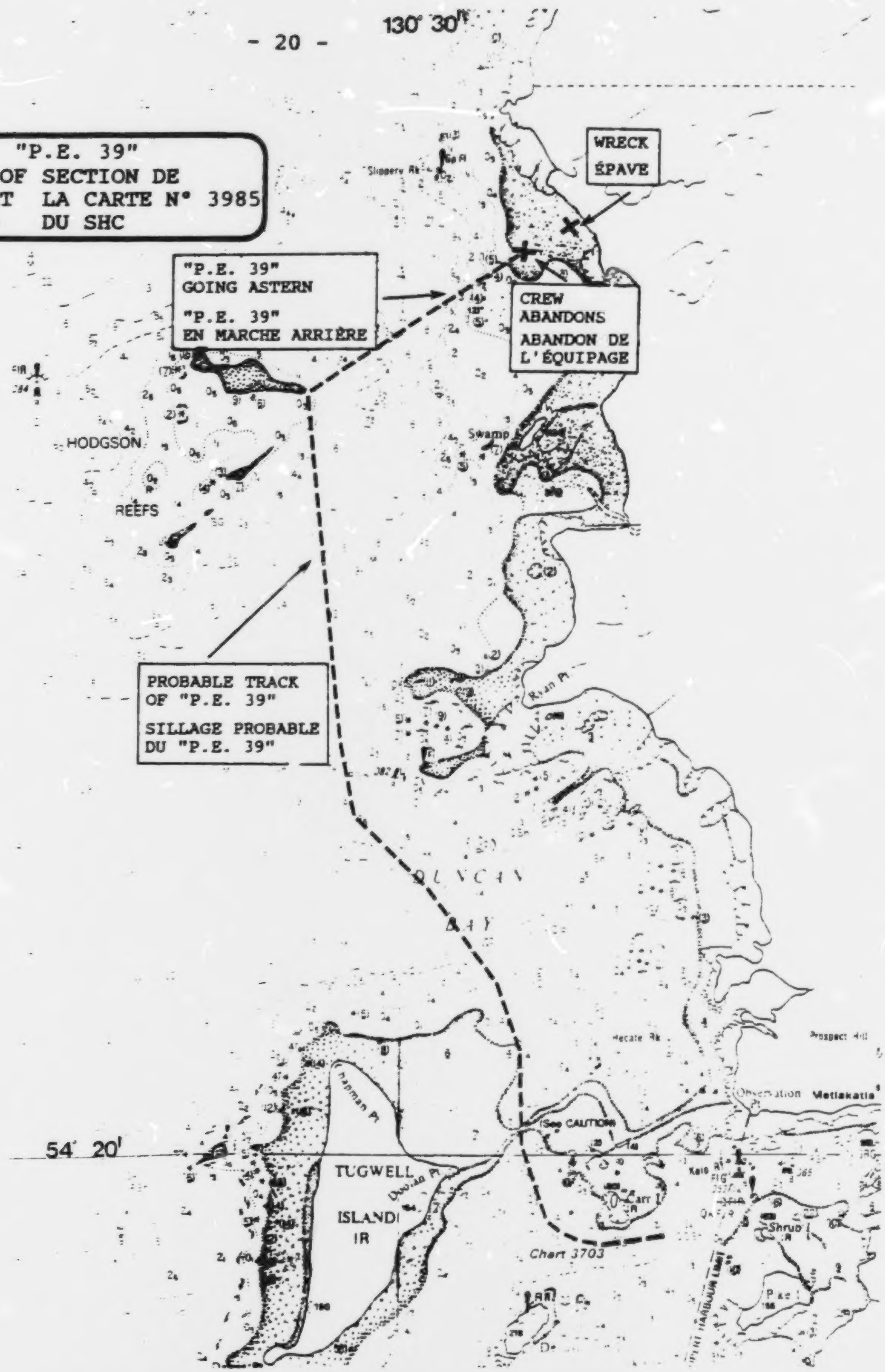
Following foundering, whilst attempting to swim ashore, one child who was not wearing a lifejacket lost his life.

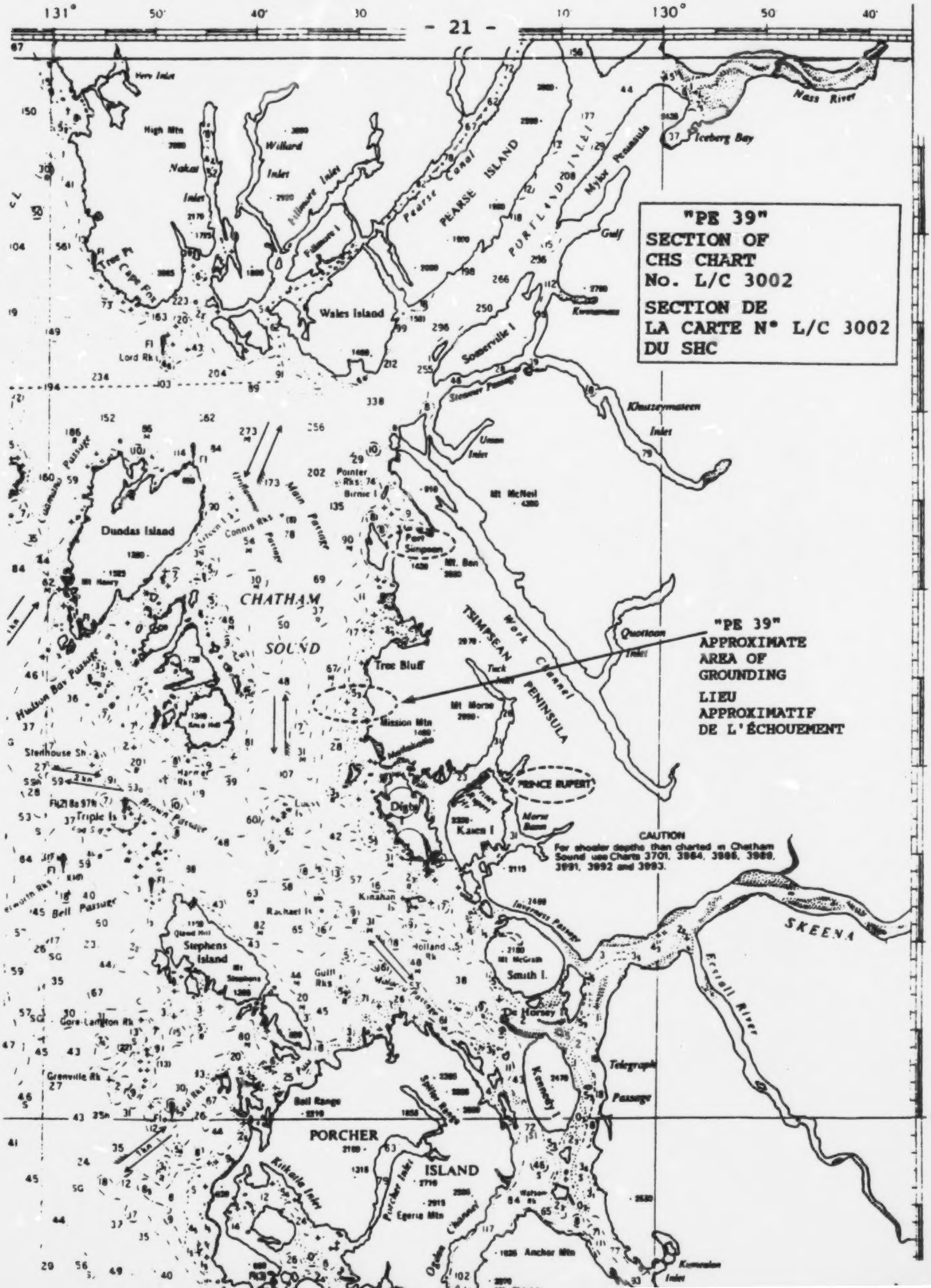
Other Findings

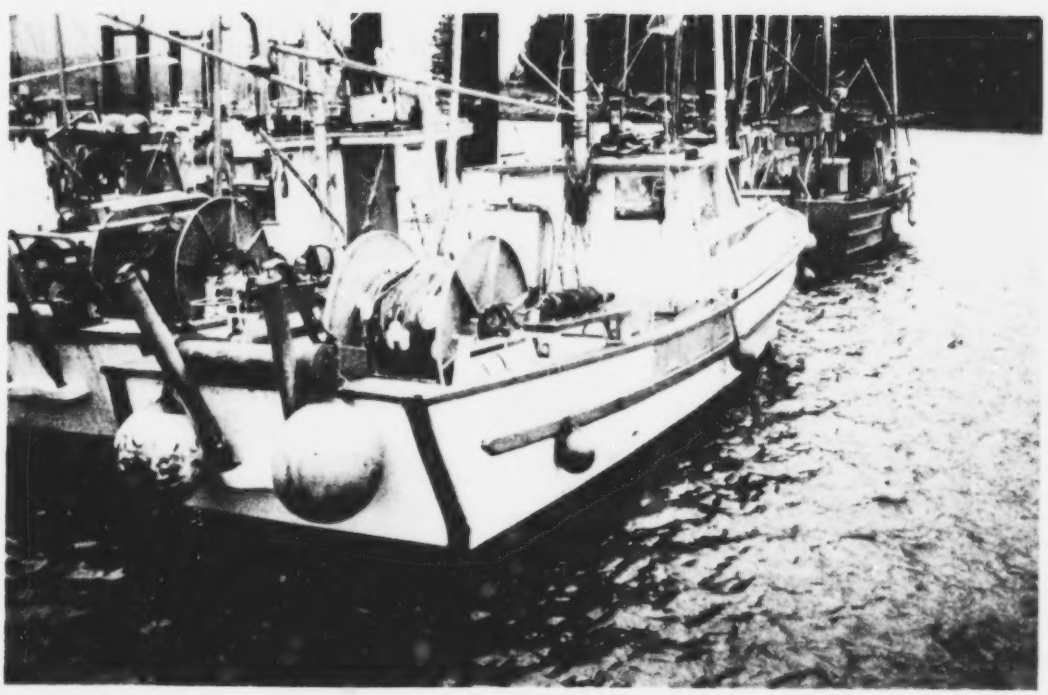
The fact that a 'voyage plan' for the "P.E. 39" was, in effect, instituted enabled the vessel to be reported as being overdue, thereby prompting an immediate search

which led to the rapid rescue of the survivors.

The vessel failed to comply with the provisions of the Small Fishing Vessel Inspection Regulations by not carrying the appropriate number of approved lifejackets.


130° 30'
"P.E. 39"
SECTION OF CHS CHART No. 3985
SECTION DE LA CARTE N° 3985 DU SHC
WRECK
ÉPAVE
"P.E. 39" GOING ASTERN
"P.E. 39" EN MARCHE ARRIÈRE
CREW ABANDONS
ABANDON DE L'ÉQUIPAGE
HODGSON
REEFS
Swamp
PROBABLE TRACK OF "P.E. 39"
SILLAGE PROBABLE DU "P.E. 39"
Ryan Pt
Hecate Rk
Prospect Hill
Observation
Metlakatla
See CAUTION
54° 20'
TUGWELL
ISLAND
IR
Carr I
Shrub I
Chart 3703


"PE 39"
SECTION OF
CHS CHART
No. L/C 3002
SECTION DE
LA CARTE N° L/C 3002
DU SHC
"PE 39"
APPROXIMATE
AREA OF
GROUNDING
LIEU
APPROXIMATIF
DE L'ÉCHOUEMENT
CAUTION
For shoaler depths than charted in Chatham Sound use Charts 3701
CHATHAM
SOUND
Dundas Island
Wales Island
PEARSE ISLAND
Pearse Canal
PORTLAND INLET
Nass River
Iceberg Bay
Khutzeymateen
Inlet
Work Channel
TSIMPSEAN
PENINSULA
PRINCE RUPERT
Port Simpson
Tree Bluff
Mission Mtn
Digby I
Kaien I
Smith I.
Stephens
Island
PORCHER
ISLAND
SKEENA
Ecstall River
Telegraph
Passage
Main Passage
Hudson Bay Passage
Brown Passage
Triple Is
Bell Passage
Grenville Rk
Gore-Langton Rk
Stenhouse Sh
Lord Rk
Holland Rks
Kennedy I
Porcher Inlet
Kitkatla Inlet
Anchor Mtn
Egeria Mtn
Bell Range
Mt McNeil
Mt Morse
Lucy Is
Somerville I
Willard Inlet
Nakat Inlet
High Mtn
Tree Pt
Cape Fox
Wales Passage
Gulf
Quottoon
Inlet
Kinahan Is
Rachael Is
Gull Rks
Pointer Rks
Birnie I
131°
50'
40'
30
10'
130°
50
40'
30
20
10'
54°



Vessel similar to the "P.E. 39"
Bateau semblable au "P.E. 39"

"LADY BRENDA M"

Fire and foundering in Chaleur Bay, New Brunswick, on July 18, 1986.

Summary

The "LADY BRENDA M" was a 25 gross ton fishing vessel, built in 1980 and registered in Caraquet, New Brunswick.

She departed Caraquet in the morning to fish off Paspébiac in Chaleur Bay. By mid-afternoon, she had begun setting the purse seine for a second time while steering a NNW course on autopilot at a speed of 1.5 knots. The skipper was alone in the wheel-house and monitored the navigating equipment while the two crew members gutted fish on the afterdeck.

There was light rain, together with a light southerly wind; the sea was almost calm and the visibility was about 5 miles.

Suddenly at 1530, a 'sharp' noise was heard as if an electrical breaker had disconnected due to a short circuit. Also, the skipper noticed that the navigating equipment ceased to function. In spite of this electrical failure the main diesel engine kept running.

The skipper saw smoke coming through openings which were cut in the deck for electrical wiring and on opening the access hatchway to the engine-room, a lot of black smoke billowed out. He shut the hatchway, alerted the crew members and ordered them to launch the liferaft; following this, he tried to set off the CO_2 gas smothering system of the engine-room but was unsuccesful because the mechanism did not work. Then, the skipper went down to the crew's quarters to pick up 3 lifejackets but he was forced to exit through the escape hatch leading to the raised foredeck because the wheel-house was already filled with smoke. During this time, the main engine had stopped of its own accord. Radio contact had been lost and a distress call could not be broadcast.

Two portable dry-chemical fire extinguishers were available but none were used in an attempt to bring the fire under control; the centrifugal fire pump was then no longer accessible. At 1600, the skipper joined the crew members in the inflatable liferaft and abandoned the fishing vessel which was ablaze.

Another fishing vessel, the "TERRY IV", which was only a few miles away from the "LADY BRENDA M" saw the smoke and came to her rescue. At 1618, the "TERRY IV" retrieved the three survivors and at 1638 advised Rivière au Renard Coast

Guard radio station that the "LADY BRENDA M" was burning in position 47°57'N, 65°09.6'W. The fire was brought under control at 1837 with the use of hoses from the "TERRY IV".

Following agreement with the the owners/operators at about 1900, the "LADY BRENDA M" was taken under tow by the "TERRY IV" towards Caraquet. At 1954, the blaze erupted again and the hull suffered further extensive damage, taking on additional water. At 2019, July 18, 1986, the "LADY BRENDA M" sank in position 47°54.8'N, 65°08.4'W in 75 m of water.

Some time after the sinking of the fishing vessel, fuel oil was observed on the surface but it soon dissipated. The "TERRY IV" brought the survivors and landed them safety at Caraquet.

It should be noted that a sistership to the "LADY BRENDA M", the "JULIE DANIEL", had earlier experienced an electrical short circuit in the engine-room; this had caused a fire which had immediately been brought under control and extinguished.

Findings

It was not possible to determine the exact cause, but it would seem that the fire in the engine-room of the fishing vessel "LADY BRENDA M" may have been the result of the following factors:

- a short circuit in the electrical wiring; and
- combustible materials in close proximity in the engine-room, such as oil in the bilges and the wooden construction of the vessel.

It would appear that the blaze was not brought under control for the following reasons:

- the CO_2 gas smothering system could not be set off because the mechanism would not function; and
- the fact that the engine was not immediately stopped, the fuel supply line was not shut off, the ventilation was not shut and the engine-room was not closed up before the vessel was abandoned.

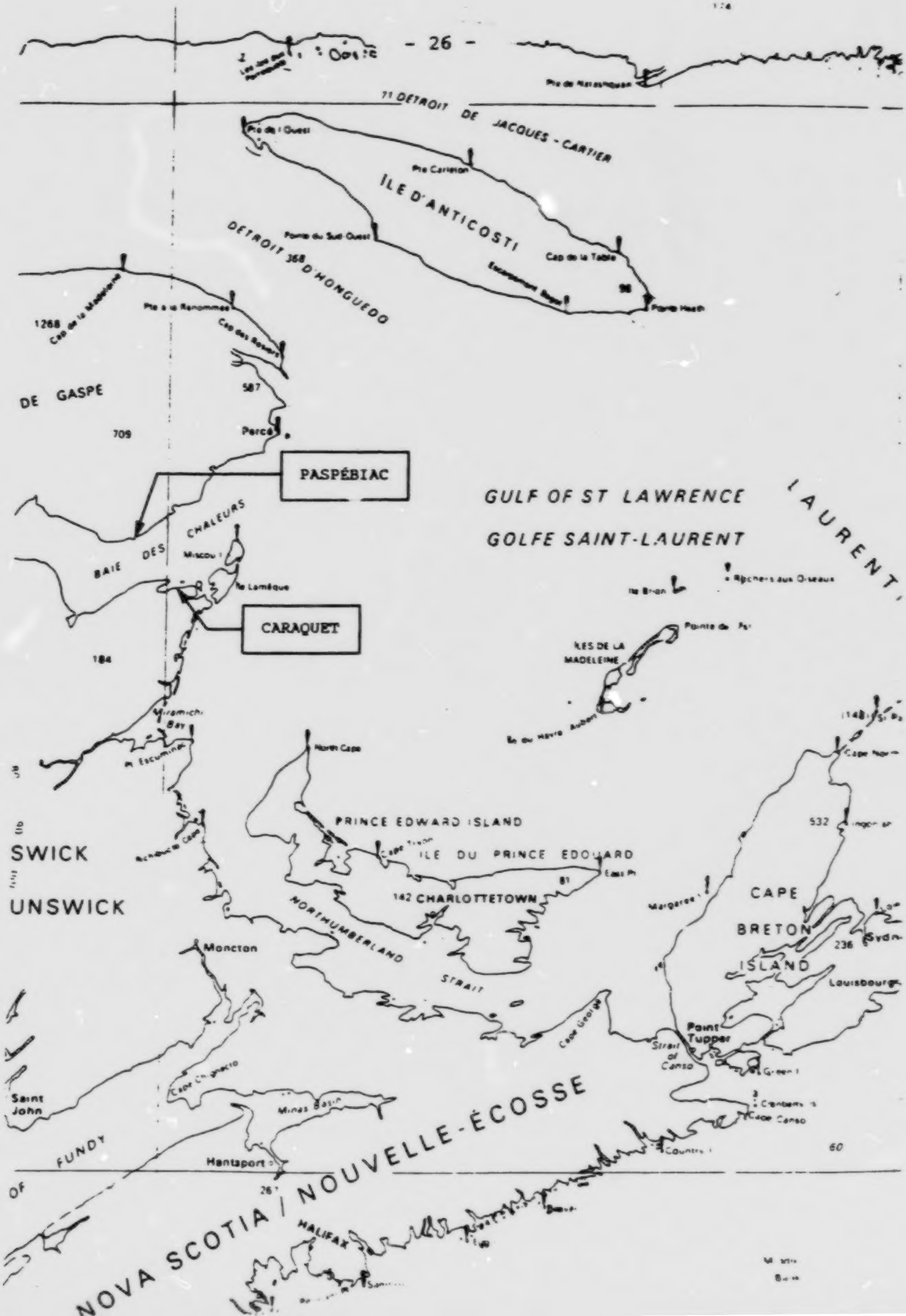
Other Findings

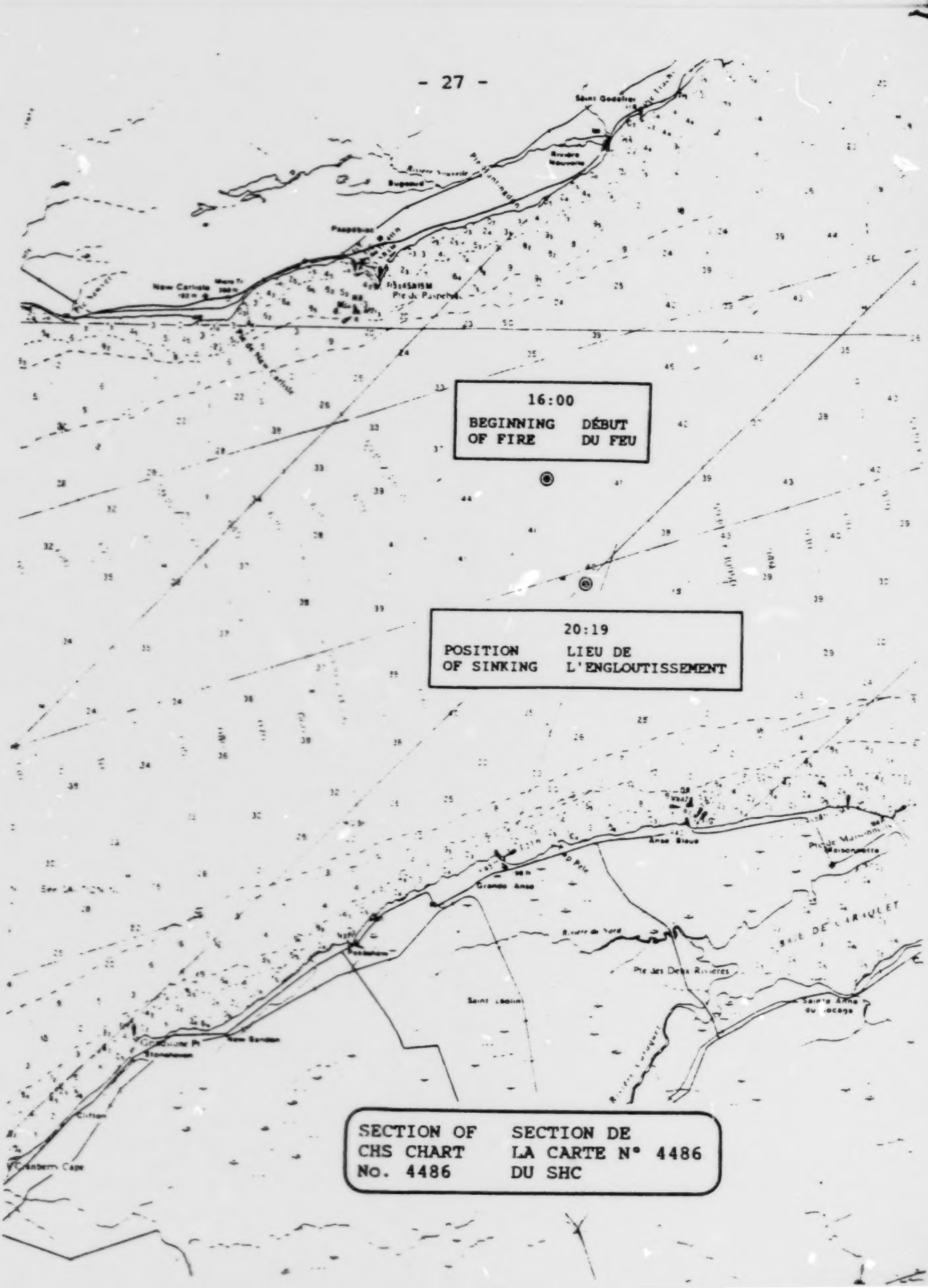
No distress signal was possible from the 'LADY BRENDA M'

before abandonment due to the speed and severity of the fire.

The assistance given by the crew of the "TERRY IV" was prompt and proper.

The foundering of the vessel was caused by severe fire damage to the hull.


DETROIT DE JACQUES-CARTIER
Pte de l'Ouest
Pte Carleton
ILE D'ANTICOSTI
Pointe du Sud Ouest
Cap de la Table
DETROIT 368 D'HONGUEDO
Pointe Heath
1268
Cap de la Madeleine
Pte à la Renommée
Cap des Rosiers
587
DE GASPE
709
Percé
PASPÉBIAC
GULF OF ST LAWRENCE
GOLFE SAINT-LAURENT
LAURENT
BAIE DES CHALEURS
Miscou I.
Île Lamèque
CARAQUET
Rochers aux Oiseaux
ILES DE LA MADELEINE
184
Miramichi Bay
Pt Escuminac
North Cape
PRINCE EDWARD ISLAND
ILE DU PRINCE EDOUARD
SWICK
UNSWICK
142 CHARLOTTETOWN
East Pt
NORTHUMBERLAND STRAIT
CAPE
BRETON
ISLAND
532
236
Louisbourg
Moncton
Point Tupper
Strait of Canso
Cape Canso
Saint John
Minas Basin
FUNDY
OF
Hantsport
NOVA SCOTIA / NOUVELLE-ÉCOSSE
HALIFAX
60


16:00
BEGINNING OF FIRE
DÉBUT DU FEU
20:19
POSITION OF SINKING
LIEU DE L'ENGLOUTISSEMENT
SECTION OF CHS CHART No. 4486
SECTION DE LA CARTE N° 4486 DU SHC

"STEPHEN ROCK"/"APRIL"

Collision off north coast of Vancouver Island, B.C., August 24, 1986.

Summary

F/V "STEPHEN ROCK"

The "STEPHEN ROCK" is a gillnetter of 6 gross tons. She was built in 1974 of fibreglass but was not fitted with a radar reflector. Her navigating equipment comprised a magnetic compass, an echo sounder and 2 VHF sets, however, none of the crew were in possession of a Restricted Radiotelephone Operator's Certificate (Maritime) as required by the General Radio Regulations, Part II. The vessel was manned by a crew of three but she was equipped with only one approved lifejacket contrary to the life-saving equipment requirements contained in the Small Fishing Vessel Inspection Regulations.

The vessel departed Prince Rupert, B.C., August 23, 1986, bound for the salmon fishing grounds off the north coast of Vancouver Island. The following day she commenced fishing and by late afternoon the visibility had reduced to near zero in dense fog patches. Later that evening, her engine was stopped and the vessel allowed to drift whilst her crew were engaged in hauling in the nets on the afterdeck; no look-out was posted nor was the vessel sounding fog signals. At about 2030, the noise of the engine was heard and suddenly the bows of an approaching fishing vessel appeared a few metres astern of the "STEPHEN ROCK". Before any evasive action could be effected, the transom of the "STEPHEN ROCK" was struck by the stem of the "APRIL", the vessels being in approximate position 50°54'N, 128°07'W.

The "STEPHEN ROCK" sustained considerable damage to her transom, but with the assistance of the "APRIL", remained afloat and was towed to a boatyard in Sointula for repairs.

There was no pollution and no injuries were reported as a result of this casualty. The estimated cost of repairs was $2,000.

F/V "APRIL"

The "APRIL" is a small wooden fish packer of 7 gross tons and was manned by a single person. The main engine is controlled from the wheel-house and the engine controls,

steering wheel, autopilot, radar and other instrumentation are within easy reach of the operator.

In fine and clear weather, the "APRIL" departed Sointula, B.C., at 1430, August 24, 1986, bound for the fishing grounds off the north coast of Vancouver Island. The vessel was steered by autopilot with the operator tending to navigation, look-out and radar watch himself. The radar was on 3 mile range for most of the time, occasionally being switched to the 6 mile range in order to check the vessel's position. By late afternoon, the vessel encountered fog patches eventually reducing the visibility to zero. Numerous echoes appeared on the radar screen which were interpreted by the operator as being associated with the salmon fishing fleet that may have drifted westward with the ebb tide. The speed of the vessel was not reduced nor were fog signals sounded.

At about 2030, a small fishing vessel suddenly appeared dead ahead through the fog. The operator immediately reversed the engine but despite this, the "APRIL" struck the transom of the "STEPHEN ROCK". The "APRIL" then freed herself and came alongside the "STEPHEN ROCK" in order to render assistance if necessary. CGRS Bull Harbour was informed of the collision on channel 16 VHF and no further assistance was requested. A temporary patch was placed over the damage of the "STEPHEN ROCK" and, with the situation under control, the vessel was towed by the "APRIL" to a boatyard in Sointula for repairs and arrived there at 0600 August 25. The "APRIL" did not sustain significant damage.

Findings

The Canadian fishing vessels "STEPHEN ROCK" and "APRIL" were involved in a collision when the bow of the "APRIL" struck the transom of the "STEPHEN ROCK", in dense fog off the north coast of Vancouver Island on August 24, 1986. The "STEPHEN ROCK" was drifting with her engine stopped as the crew hauled in the nets and the "APRIL" was underway, in transit, and not engaged in fishing.

It would appear that the following factors contributed to this casualty:

- dense fog prevailing in the area;
- failure by both vessels to maintain a proper look-out as required by Rule 5 of the Collision Regulations;
- failure by both vessels to sound fog signals as required by Rule 35 of the Collision Regulations;

- failure by the fishing vessel "APRIL" to proceed at a safe speed as required by Rule 6 and 19 of the Collision Regulations;

- failure of the fishing vessel "STEPHEN ROCK" to be equipped with a passive radar reflector in accordance with Rule 40 of the Collision Regulations.

Other Findings

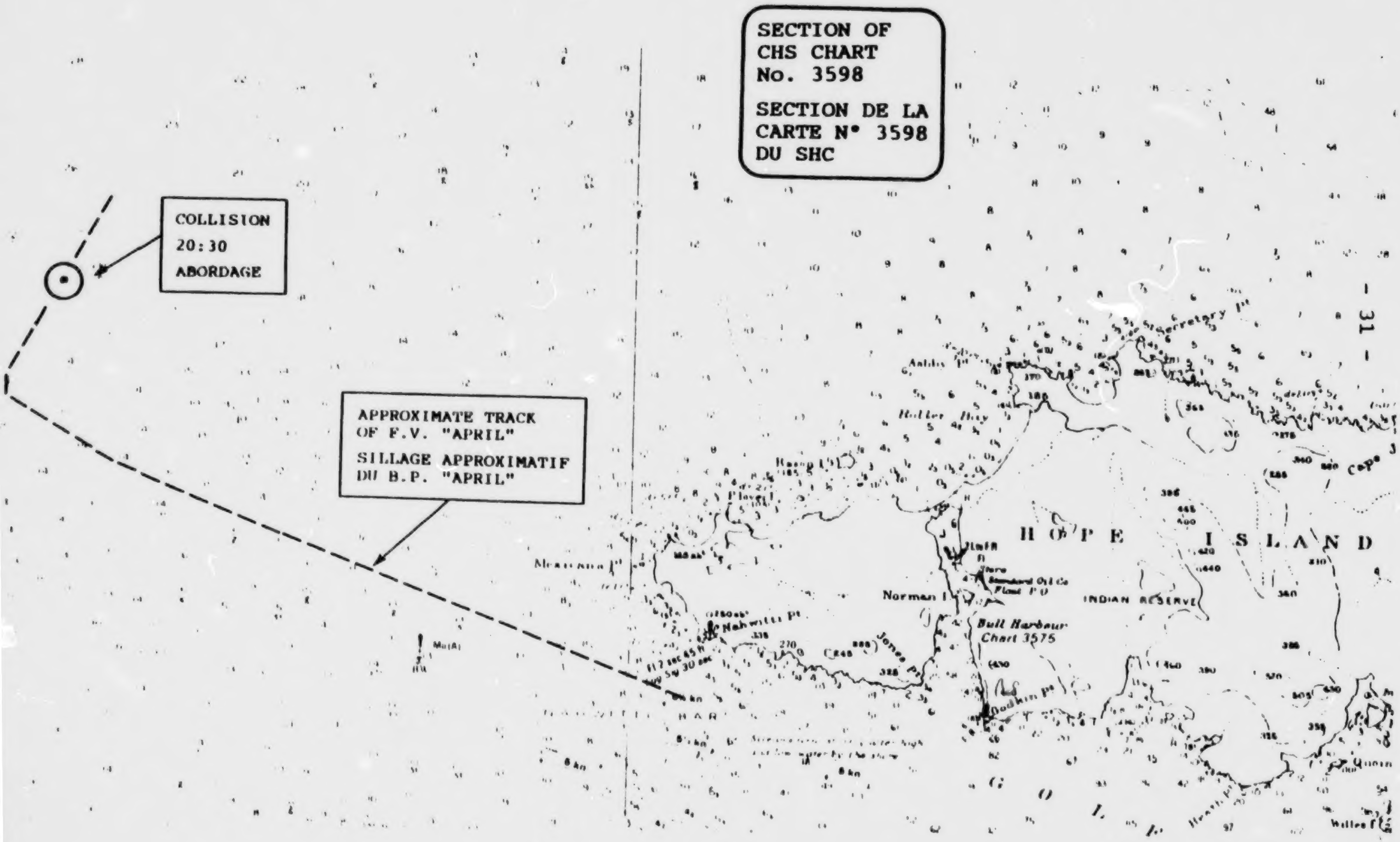
The fishing vessel "STEPHEN ROCK" did not carry sufficient lifejackets or other personal flotation devices for her crew as required by the Small Fishing Vessel Inspection Regulations.

The fishing vessel "STEPHEN ROCK" was not equipped with radar which would have assisted in maintaining a proper look-out in the reduced visibility that prevailed at the time, nor are there regulations requiring the fitting of such equipment.

Neither fishing vessel operator held a valid Restricted Radiotelephone Operator's Certificate (Maritime) as required by the General Radio Regulations.

The fishing vessel "APRIL" was being steered by autopilot in restricted visibility conditions contrary to the Recommended Code of Nautical Procedures and Practices.

The fishing vessel "APRIL" remained on the scene and rendered all required assistance to the damaged vessel including towing her to Sointula for repairs.


SECTION OF CHS CHART No. 3598
SECTION DE LA CARTE N° 3598 DU SHC
COLLISION 20:30 ABORDAGE
APPROXIMATE TRACK OF F.V. "APRIL"
SILLAGE APPROXIMATIF DU B.P. "APRIL"
HOPE ISLAND
INDIAN RESERVE
Norman I
Bull Harbour Chart 3575
Nahwitti Pt
Jones Pt
Secretary Pt
Holler Bay
Cape

"GLORIA LOUISE"

Grounding near Comfort Cove, Nfld., resulting in injury to three crew members, November 26, 1986.

Summary

The 25 gross ton, 14.9 m, Canadian fishing vessel "GLORIA LOUISE" was manned by a crew of six. The vessel was in possession of a steamship inspection certificate SIC 29 due to expire on April 12, 1988. Her life-saving equipment included a 4-person inflatable liferaft which was due to be serviced on June 4, 1985 but this had not been carried-out; also, the vessel was certified to carry a crew of 4 but for the past two to three years she carried six crew members on board to assist in fishing.

The "GLORIA LOUISE" departed Summerford, Nfld. at 1730, November 26, 1986 bound for the mackerel fishing ground in Loon Bay, Bay of Exploits. Being unsuccessful in locating mackeral, the vessel proceeded to another fishing ground in the Campbellton area. The vessel was steaming at a reduced speed of approximately 7 knots and was towing a 5.5 m fibreglass speedboat.

The skipper's intention was to follow the Mainland Coast line by passing Cranberry Island at a distance of about a quarter of a mile and then make a course alteration to port and proceed between Comfort Head and Comfort Island.

About 10-15 minutes prior to the grounding, the skipper handed over the vessel's navigation to his son, informed him of the vessel's position and left the wheel-house. The person then in charge of the watch being preoccupied with an inconsequential communication on VHF R/T, apparently did not hear the instructions. At this stage, the vessel was approaching Cranberry Island on a NE'ly magnetic course with the VHF R/T and radar in operation and a deck-hand at the helm.

Weather conditions on this clear dark night were, visibility 5 miles, northerly wind at 5 knots and calm sea.

Some 3 minutes later, using the radar set on 4-mile range and, without positively establishing the vessel's position, the person in charge of the watch made minor alterations of course to port. Apparently, although he became disoriented by various landmarks and the course being steered, he believed that the vessel had already cleared Comfort Island and was in a position off Net Cove Head on a southerly heading; the vessel was, in fact, steering in an opposite direction i.e. northerly. The skipper returned to

the wheel-house at 1930 and noticed the vessel was not on the intended track. He ordered the helm hard to port and moments later the "GLORIA LOUISE" ran aground on a charted rock in position Lat. 49°25.75'N., Long. 54°49.3'W.

As a result of the impact, the skipper struck his face on the radar cutting himself badly and the person in charge of the watch fell down the stairs and suffered head injury which rendered him unconscious. The remainder of the crew including the deck-hand were knocked down uninjured but were in a state of shock.

The skipper requested assistance from his brother who was on another fishing vessel in the immediate area, via the VHF radio, channel 6. In turn, his brother notified several fishing vessels in the area and Search and Rescue. The vessel began making water. Four fishing vessels arrived at the scene, assisted in refloating the "GLORIA LOUISE" using her own pump and others, and towed her safely to Summerford, Nfld; during this course of action, fearing that the "GLORIA LOUISE" may sink, most navigation equipment and fishing gear were removed. A Search and Rescue helicopter was tasked to the scene, however, by the time it arrived, no further assistance was required. The skipper and his son were taken ashore by a fishing vessel and were hospitalized for several days.

The vessel sustained some hull damage and at a later date, repairs were carried out at an estimated cost of $6,000.

Findings

The "GLORIA LOUISE" ran aground on a charted rock in good weather conditions during the hours of darkness on November 26, 1986 due to an error in navigation. Injuries were caused and the vessel sustained hull damage resulting in an ingress of water.

It would appear that the following factors contributed to the grounding:

- failure of the person in charge of the bridge watch to ascertain the vessel's position prior to and after positively taking over the conduct of the vessel;

- the skipper's instructions were not followed by the person in charge of the watch possibly due to the latter's preoccupation with inconsequential radio conversations;

- alteration of course based on scanty radar information in that proper use was not made of available radar information; and

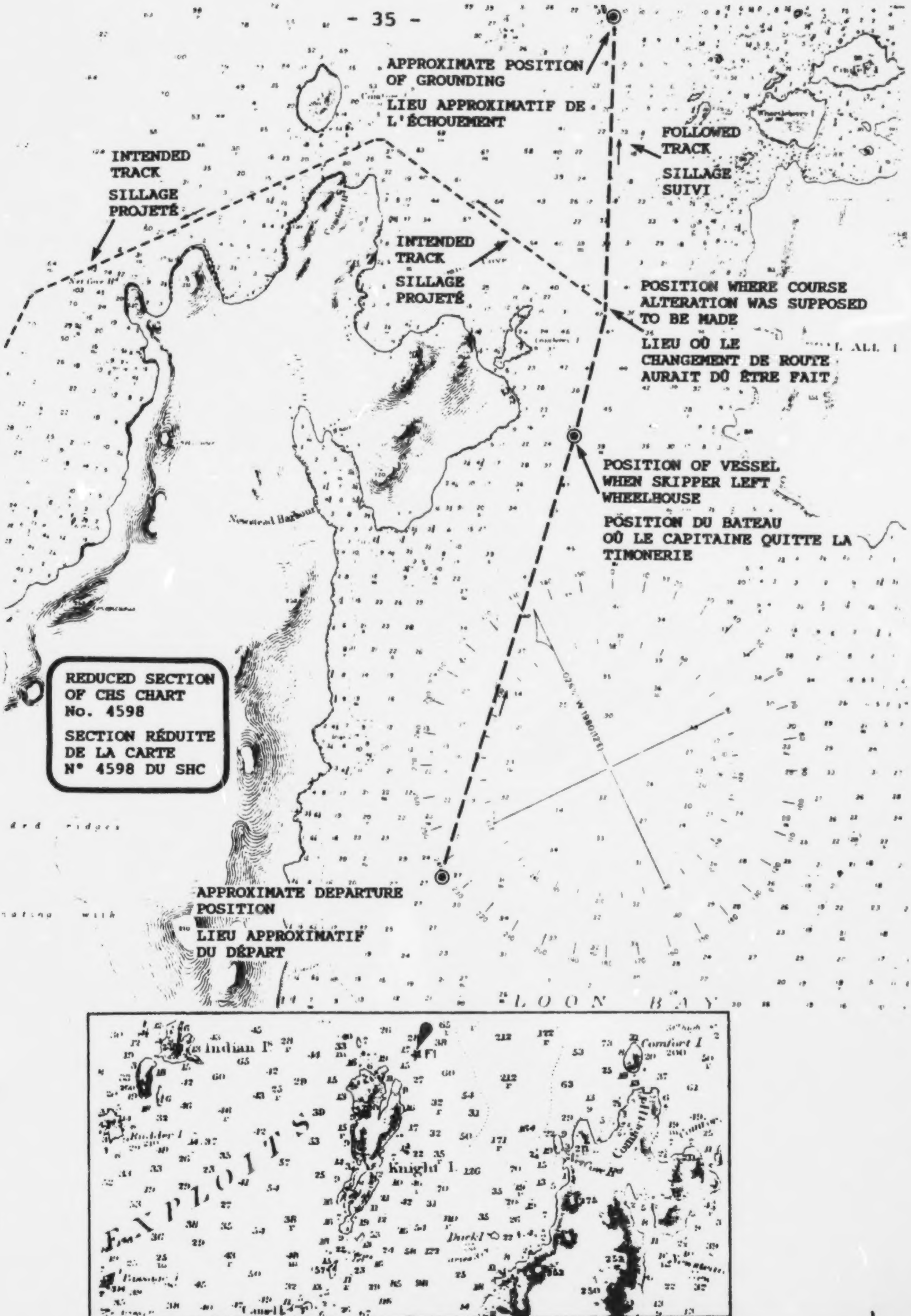
- failure to regularly monitor the vessel's position using all available navigational aids aboard.

Other Findings

A distress message was broadcast from the vessel on VHF R/T channel 6 and not on the appropriate International Safety and Distress frequency of 156.8 kHz, channel 16 or SSB R/T frequency of 2182 kHz.

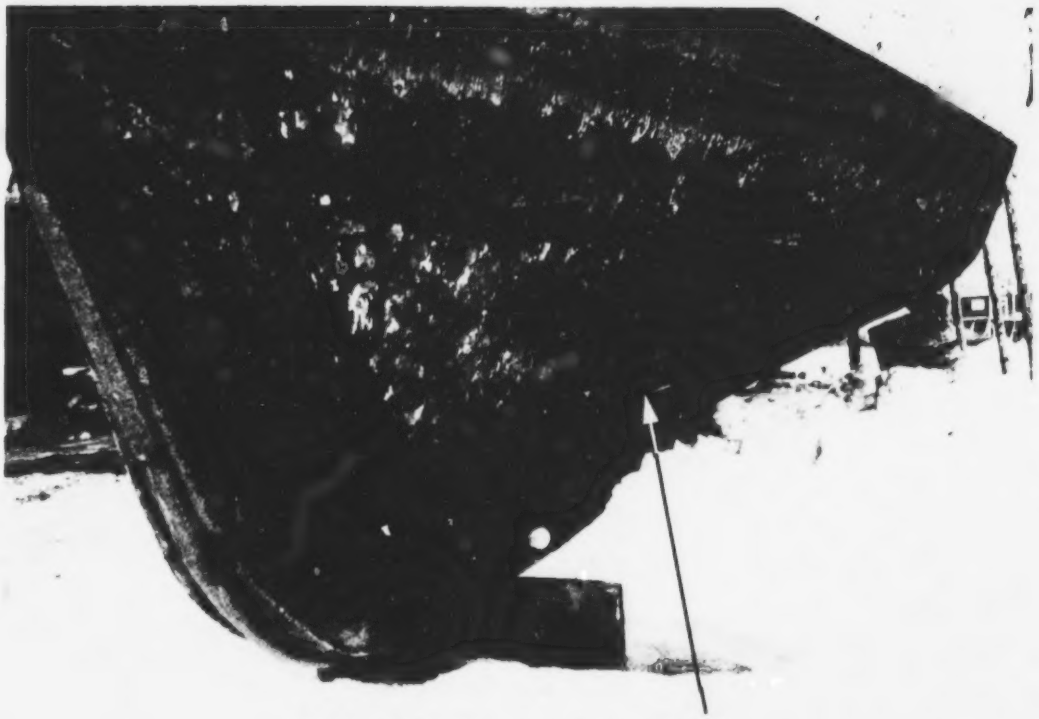
The vessel was certified to carry four persons, per her Inspection Certificate, SIC 29 but was, in fact, carrying six persons.

The vessel's liferaft had not been serviced annually in accordance with Schedule XI (S.2) of the Life Saving Equipment Regulations.



APPROXIMATE POSITION OF GROUNDING
LIEU APPROXIMATIF DE L'ÉCHOUEMENT
FOLLOWED TRACK
SILLAGE SUIVI
INTENDED TRACK
SILLAGE PROJETÉ
INTENDED TRACK
SILLAGE PROJETÉ
POSITION WHERE COURSE ALTERATION WAS SUPPOSED TO BE MADE
LIEU OÙ LE CHANGEMENT DE ROUTE AURAIT DÛ ÊTRE FAIT
POSITION OF VESSEL WHEN SKIPPER LEFT WHEELHOUSE
POSITION DU BATEAU OÙ LE CAPITAINE QUITTE LA TIMONERIE
REDUCED SECTION OF CHS CHART No. 4598
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 4598 DU SHC
APPROXIMATE DEPARTURE POSITION
LIEU APPROXIMATIF DU DÉPART
Newstead Harbour
LOON BAY
Indian I
Comfort I
Knight I.
Rudder I
Duck I
EXPLOITS

"GLORIA LOUISE"



Hull damage to the vessel.
Avaries au coque du navire.

"PORLIER PASS"

Grounding, capsizing and total loss, Fitz Hugh Sound, B.C., August 5, 1986.

Summary

The "PORLIER PASS" was a small fishing vessel of 45 tons, gross tonnage, built of wood in 1926 at Steveston, B.C., and registered in Vancouver, B.C. At the time of the casualty the vessel was equipped and operating as a drum seiner and there were four persons on board. She was certificated for home-trade voyages, class II, and the Inspection Certificate was valid until May 24, 1987.

On August 5, 1986, the vessel was salmon fishing in Fitz Hugh Sound and at about 1200 she was close to shore on the east side of Calvert Island, approximately 3 nautical miles southwards from Wedgborough Point. The weather was fine and clear, and the sea was calm.

With the seine net on the drum, the vessel was proceeding in a southerly direction approximately 60 m (200 ft) from shore at an estimated speed of 4 knots, and the seine skiff was in the water, secured at the stern, with two deck-hands on board. She had a catch of some 3 tonnes of salmon aboard.

In preparation for resetting the net the vessel was manoeuvred by making a turn in shoal waters towards the shoreline, with the intention of coming about to proceed in a northerly direction. Before the turn could be completed, the vessel struck an underwater ledge approximately 30 m (100 ft) out from shore. Reportedly, the echo sounder was not in use at the time of the grounding.

Immediately after the grounding the vessel capsized to port and partially flooded, while remaining fast on the rocks. The seine skiff was taken under the water by the capsizing vessel but the two deck-hands were unharmed and they were able to swim to the side of the vessel. Another deck-hand, who was on the afterdeck when the vessel struck, was thrown into the water as the vessel capsized but he was able to hold on to the vessel. The skipper had been at the control station on the top of the deck-house when the vessel struck and he was able to remain on board as the vessel capsized.

An inflatable liferaft, in a rectangular rigid plastic container, had been stowed on top of the deck-house and was

involuntarily thrown into the water by the motion of the capsize. The liferaft painter was secured to the vessel but, when the skipper attempted to inflate the liferaft, the painter jammed inside the container after approximately 5 m (15 ft) of the painter had been withdrawn.

The occurrence was observed from the small fishing vessel "IZUMI II" which was fishing approximately 0.2 nautical mile farther southwards. Her seine skiff was dispatched to the scene and about 10 minutes after the "PORLIER PASS" casualty occurred the crew was taken from the capsized partially flooded vessel aboard the skiff, cold and wet but otherwise unharmed.

The "PORLIER PASS" carried approximately 1800 litres (400 gallons) of diesel oil fuel and the capsizing and subsequent flooding resulted in an involuntary discharge of oil. Minor pollution of the waters occurred and the oil was dispersed by the actions of the sea and wind.

A diver's subsequent examination revealed that the hull of the vessel was holed, forward on the port side. Efforts were made to pump out and patch the vessel during the three days following the occurrence but the attempts were unsuccessful. The vessel was then hauled closer to the shoreline and was secured there, aground, heeled to port, and with the afterdeck submerged. The insured value of the "PORLIER PASS" was $50,000 and, as the cost of salvage and repair was estimated to be in excess of $82,000, the vessel was declared a constructive total loss.

Findings

The fishing vessel "PORLIER PASS" grounded and capsized due to an error in navigation, in daylight and in good sea and weather conditions, while fishing close to shore on the east side of Calvert Island on August 5, 1986. The vessel was subsequently declared a constructive total loss.

It would appear that the following factors contributed to the grounding:

- the vessel was being navigated too close to shore in an area where fishermen are aware, or should be aware, of underwater hazards; and

- while concentrating on manoeuvring his vessel for fishing, the skipper failed to give due recognition to the possible consequences of navigating his vessel in shoal waters without reducing speed, maintaining an efficient look-out, and making effective use of the

echo sounder.

It would appear that the vessel capsized due to the combined effect of the reaction to striking the shoal, the movement of cargo on impact, and the heeling moment due to the weight of the net.

Other Findings

The most appropriate chart for the area, CHS 3727, is suitable for normal coastal navigation purposes but, due to the scale, it is not adequate nor is it intended to be used for navigation when fishing close to shore.

The inflatable liferaft had not been tested and examined annually as required by the Life Saving Equipment Regulations. It failed to inflate at the time of the casualty because the painter became jammed inside the container.

Since the log card for the inflatable liferaft had not been endorsed annually by the supplier's accredited representative, as stipulated by the endorsement on the vessel's Inspection Certificate, the certificate was invalid and the vessel was operating in contravention of the Canada Shipping Act.

The casualty was not reported as required by the Shipping Casualties Reporting Regulations.

The crew of the "IZUMI II", who carried out the rescue operation, responded to the emergency immediately and in a seamanlike manner, although they did not use VHF R/T channel 16 to report/alert other stations.

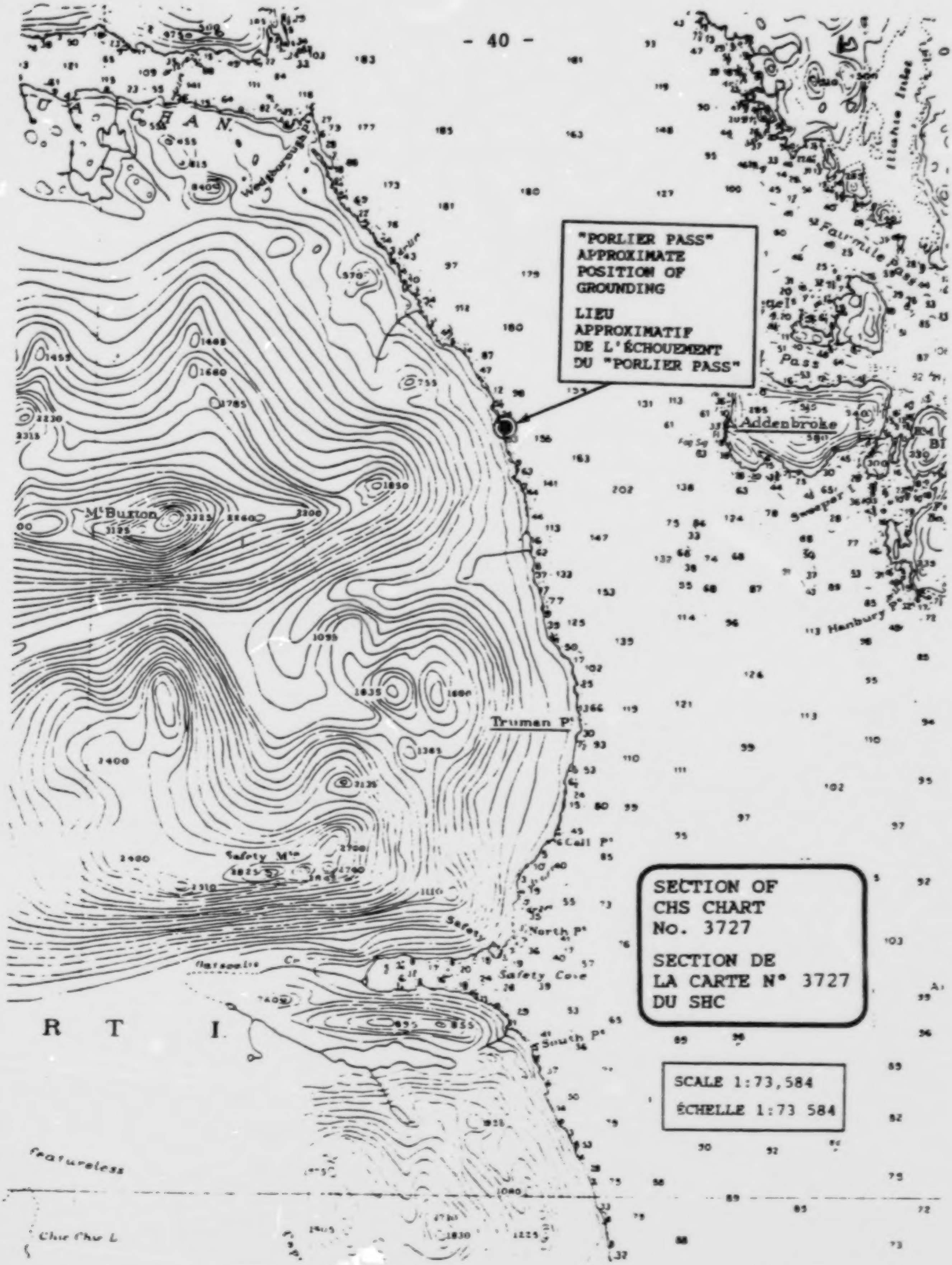
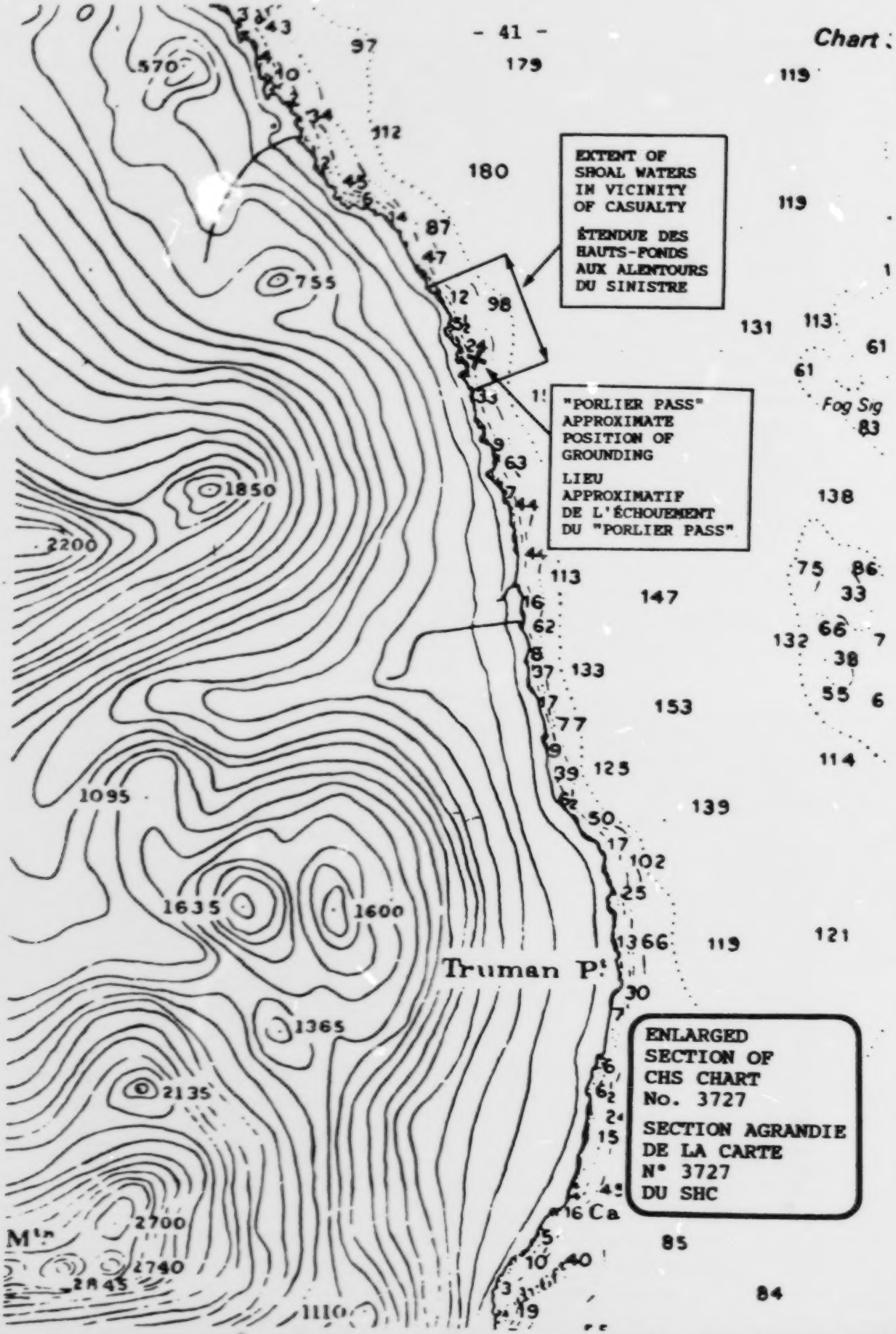

"PORLIER PASS"
APPROXIMATE
POSITION OF
GROUNDING
LIEU
APPROXIMATIF
DE L'ÉCHOUEMENT
DU "PORLIER PASS"
SECTION OF
CHS CHART
No. 3727
SECTION DE
LA CARTE N° 3727
DU SHC
SCALE 1:73,584
ÉCHELLE 1:73 584
Addenbroke
Truman Pt
Safety Cove
South Pt
North Pt
Call Pt
Mt Buxton
Safety Mtn
Fairmile Pass
Hanbury Pt
Illahie Inlet
Sweeper I
featureless

Chart :


EXTENT OF SHOAL WATERS IN VICINITY OF CASUALTY
ÉTENDUE DES HAUTS-FONDS AUX ALENTOURS DU SINISTRE
"PORLIER PASS" APPROXIMATE POSITION OF GROUNDING
LIEU APPROXIMATIF DE L'ÉCHOUEMENT DU "PORLIER PASS"
Truman P.
Fog Sig
ENLARGED SECTION OF CHS CHART No. 3727
SECTION AGRANDIE DE LA CARTE N° 3727 DU SHC

Shoreline on east side of Calvert Island in vicinity of grounding of "PORLIER PASS".

Littoral Est de l'île Calvert-voisinage de l'échouement du "PORLIER PASS".

"PORLIER PASS" hauled and secured close to shore inside of reefs where grounding occurred.

"PORLIER PASS" tiré et amarré près de la rive à l'intérieur des récifs où l'échouement a eu lieu.

Glossary

CCG	Canadian Coast Guard
CCGC	Canadian Coast Guard Cutter
CCGS	Canadian Coast Guard Ship
CGRS	Coast Guard Radio Station
CMRA	Canadian Marine Rescue Auxiliary
ETA	Estimated time of arrival
Fish Packers	Fishing vessels being used only for transportation of fish
FPV	Fisheries Patrol Vessel
Free surface effect	Whenever there is a surface of liquid which is free to move, there is a loss of effective GM due to a virtual rise of the vessel's centre of gravity and the loss of stability caused by the movement of liquid in partially filled compartments when the vessel rolls. This movement may involve a large shift of weight.
Freeboard	The distance between the waterline and the upper edge of the weather deck.
FV	Fishing Vessel
GM	The distance between the transverse metacentre and the vertical centre of gravity, and is an indication of a vessel's ability to right herself when heeled over.
M	Magnetic
Mayday	Distress signal
MRSC	Marine Rescue Sub-Centre
Port of refuge	A reasonably safe place of retreat from winds or storms

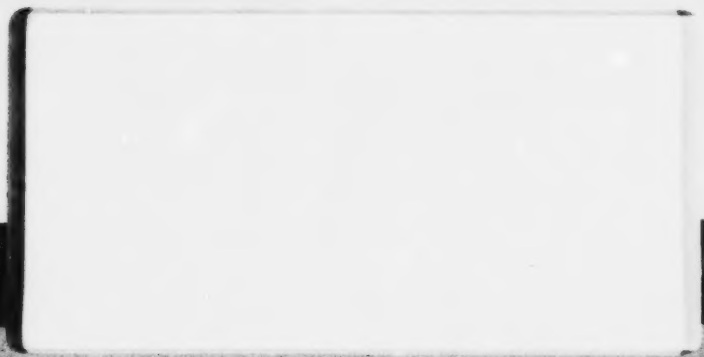
r.p.m.	Revolutions per minute
RCC	Rescue Co-ordination Centre
SAR	Search and Rescue
SFV	Small fishing vessel
SIC	Steamship Inspection Certificate
SSB	Single sideband radio
T	True
Trim	The difference between the draught forward and aft
VHF	Very high frequency radio

Transport Canada Transports Canada

TP 8294

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes



Canada

This publication is also available in English.

BATEAUX DE PÊCHE

Résumés des Rapports d'investigation
sur les accidents et les sinistres
maritimes à bord des bateaux

Publication N° 2 Août 1987

Résumés des accidents et sinistres maritimes de bateaux de pêche

Cette publication, publiée trois fois par année, donne un abrégé des rapports d'investigation sur les accidents/sinistres maritimes concernant les bateaux de pêche qui furent sujet d'une enquête par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada. Une autre publication traitera des navires de commerce et d'autres bâtiments.

Nota :

1. Un glossaire des termes et des abréviations employés se trouve à la fin de cette publication.

2. À moins d'indication contraire, l'heure mentionnée dans cette publication est l'heure locale.

Les rapports complets des résumés ci-inclus pourront être obtenus en vous adressant au :

Chef
Enquêtes sur les accidents maritimes
Transports Canada
Suite 800
110, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Les lecteurs doivent se rappeler que cette publication et les rapports d'investigation distribués par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes sont publiés qu'à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entournant le cas à l'étude.

Leur contenu peut être insuffisant et trompeur s'il est utilisé à d'autres fins et ne peut être utilisé comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent d'un accident décrit dans cette publication. Les déclarations, les opinions et les constatations dans les rapports et les résumés appartiennent uniquement à la division des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté le chef du Canada.

Errata

Les légendes à la page 40
doivent être renversées.

TABLE DES MATIÈRES

1.	"WILLING LASS"	-	Envahissement par l'eau et naufrage	1
2.	"ATLANTIC PEGGY"	-	Un membre d'équipage est tombé à l'eau et s'est noyé	6
3.	"MISTRAL NO 1"	-	Incendie et naufrage	12
4.	"P.E. 39"	-	Échouement et naufrage subséquent faisant un mort	17
5.	"LADY BRENDA M"	-	Incendie et engloutissement	23
6.	"STEPHEN ROCK"/ "APRIL"	-	Abordage	27
7.	"GLORIA LOUISE"	-	Échouement qui a blessé trois membres d'équipage	31
8.	"PORLIER PASS"	-	Échouement, chavirement et perte totale	35

"WILLING LASS"

Envahissement par l'eau et naufrage dans le détroit de Belle-Isle (T.-N.) le 31 août 1986.

Résumé

Le bateau de pêche en bois à hélices jumelles"WILLING LASS", de 90 tjb, avait été construit à Summerville (T.-N.) en 1949. Le bateau collecteur/transbordeur/rabatteur de 25,33 m de long avait subi en 1973 à Springdale (T.-N.) une refonte au cours de laquelle deux machines principales, une de 93 kW et l'autre de 183 kW, avaient été installées.

Depuis la dernière inspection quadriennale de la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne le 25 juin 1985, on avait éprouvé des problèmes avec la machine principale bâbord et elle était hors d'usage au moment de l'accident; de ce fait, la pompe centrifuge entraînée par la machine ne fonctionnait pas ce qui ne laissait en état de marche qu'une pompe diesel, une pompe portative à essence et une pompe manuelle. À l'origine, il y avait trois cloisons étanches sur le bateau, mais la base de celles-ci s'était détériorée et elles n'étaient plus étanches; par conséquent, le fond de la cale longitudinale était devenu commun à tous les compartiments. En outre, en tant que bateau de pêche, le "WILLING LASS" n'était pas tenu d'avoir une ligne de charge et aucune ne lui avait été assignée.

Après avoir terminé ses opérations de pêche, le "WILLING LASS" a chargé dans sa cale de la morue salée séchée à Chimney Tickle au Labrador; la cargaison totale était de 77 t. La cale a été ensuite fermée au moyen de panneaux de cale en bois recouverts d'une toile à prélart et la cale a été condamnée au moyen de panneaux en acier classiques et de coins en bois. Les engins de pêche, d'un poids approximatif de 2,5 t, ont été ensuite enlevés, arrimés sur le pont et sur le dessus de l'écoutille et fixés avec des saisines en cordage.

Selon les témoignages, avec un franc-bord de 30 à 45 cm et dans des vents de l'Ouest de 15 noeuds, le bateau a appareillé de Chimney Tickle à 08h00 le 31 août 1986, avec 4 membres d'équipage à bord, à destination de Springdale (T.-N.). Le bateau, le travers tribord au vent sur un cap au Sud-Sud-Est, remorquant un esquif de service à l'arrière, a entrepris la traversée du détroit de Belle-Isle, soit une distance de près de 35 milles. La vitesse estimative du bateau était de 5 noeuds, ce qui lui donnait un HPA au large de Cape Bauld à 15h00 environ. Vers 12h00, au moment où le bateau approchait de la côte de Terre-Neuve, il y avait un vent de recul du Sud-Ouest dont la

vitesse avait augmenté à 25 noeuds environ, ce qui occasionnait une forte mer de 2-3 m. À ce moment-là, le bateau roulait et tanguait fortement et embarquait des paquets de mer sur le pont. Vers 13h30, lorsque la route a été modifiée au Sud-Ouest afin d'atténuer les mouvements du bateau, la vitesse est tombée à 1 noeud environ. Une trentaine de minutes plus tard, on a modifié la route au Sud-Est de façon que le vent et la mer arrivent par la hanche tribord, ce qui a permis au bateau de courir s'abriter sous le vent du Cape Bauld.

Peu de temps après, le patron, en entrant dans la salle des machines et en constatant qu'il y avait à peu près 1 m d'eau dans les fonds de cale, a mis en marche les deux pompes mécaniques qui fonctionnaient. Une trentaine de minutes plus tard, l'eau a cessé d'être évacuée quand l'aspiration des pompes a apparemment été bouchée par des débris. Le bateau a été ensuite ramené debout au vent et à la lame et deux membres d'équipage faisaient fonctionner la pompe manuelle dans une vaine tentative pour enrayer l'envahissement par l'eau. À 14h50, un appel 'MAYDAY' a été diffusé sur la voie 16 du VHF, et la SRGC de St-Anthony en a accusé réception; cela a mis en branle les opérations SAR. Tous les membres d'équipage ont endossé leur gilet de sauvetage et après avoir transbordé un radeau de sauvetage pneumatique et une radio VHF dans l'esquif, trois membres d'équipage sont montés à bord et sont restés à proximité du "WILLING LASS" tandis que le patron restait sur le bateau de pêche.

Entre-temps, le NGCC "SIR HUMPHREY GILBERT", mobilisé par le CSSM St-John's, est arrivé à pied d'oeuvre à 15h50 et a transbordé une pompe portative sur le bateau de pêche. Le patron a finalement abandonné le bateau vers 16h30, lorsque toutes ses tentatives pour enrayer l'envahissement au moyen de la pompe portative eurent échoué. À 17h29, le "WILLING LASS" a coulé par 35 brasses de fond par 57°41,5'N et 55°25,5'W à 3 milles environ au Nord du Cape Bauld. Le bateau de sauvetage a escorté l'esquif jusque dans les eaux mieux abritées de la baie de Grands Galets sur l'île Quirpon et l'esquif ainsi que ses 4 occupants se sont dirigés vers le port de Griquet.

L'accident n'a fait aucun blessé mais a entraîné une légère pollution à cause des quelque 800 litres de mazout qui restaient sur le bateau.

La valeur estimative de la cargaison perdue était de 95 000 $ et celle du bateau et des engins de 75 000 $.

Constatations

Le "WILLING LASS" a coulé en traversant le détroit de

Belle-Isle à l'approche de la côte de Terre-Neurve. L'accident s'est produit par temps clair, dans de forts vents et une mer de agitée à forte alors que le bateau de 37 ans, transportant une pleine cargaison sous les ponts et une charge maximale d'engins de pêche sur le pont, était mû par la machine et l'hélice de tribord; la machine de bâbord était hors d'usage.

On n'a pas pu déterminer la raison précise du naufrage, mais il semble que :

- les contraintes imposées sur la coque en bois et/ou le pont au moment où le bateau tanguait aient été trop grandes pour le bateau, ce qui a fait céder les coutures et les soudures en about sur le pont ou sur le bordé de carène. Par ailleurs, une défectuosité du presse-étoupe de la mèche de gouvernail ou du tube d'étambot ou de tout autre passe-coque aurait pu laisser l'eau s'infiltrer;

- comme les deux pompes qui fonctionnaient n'avaient pas réussi à évacuer l'eau après une certaine période, l'équipage n'ait pas pu localiser la voie d'eau et par conséquent l'aveugler;

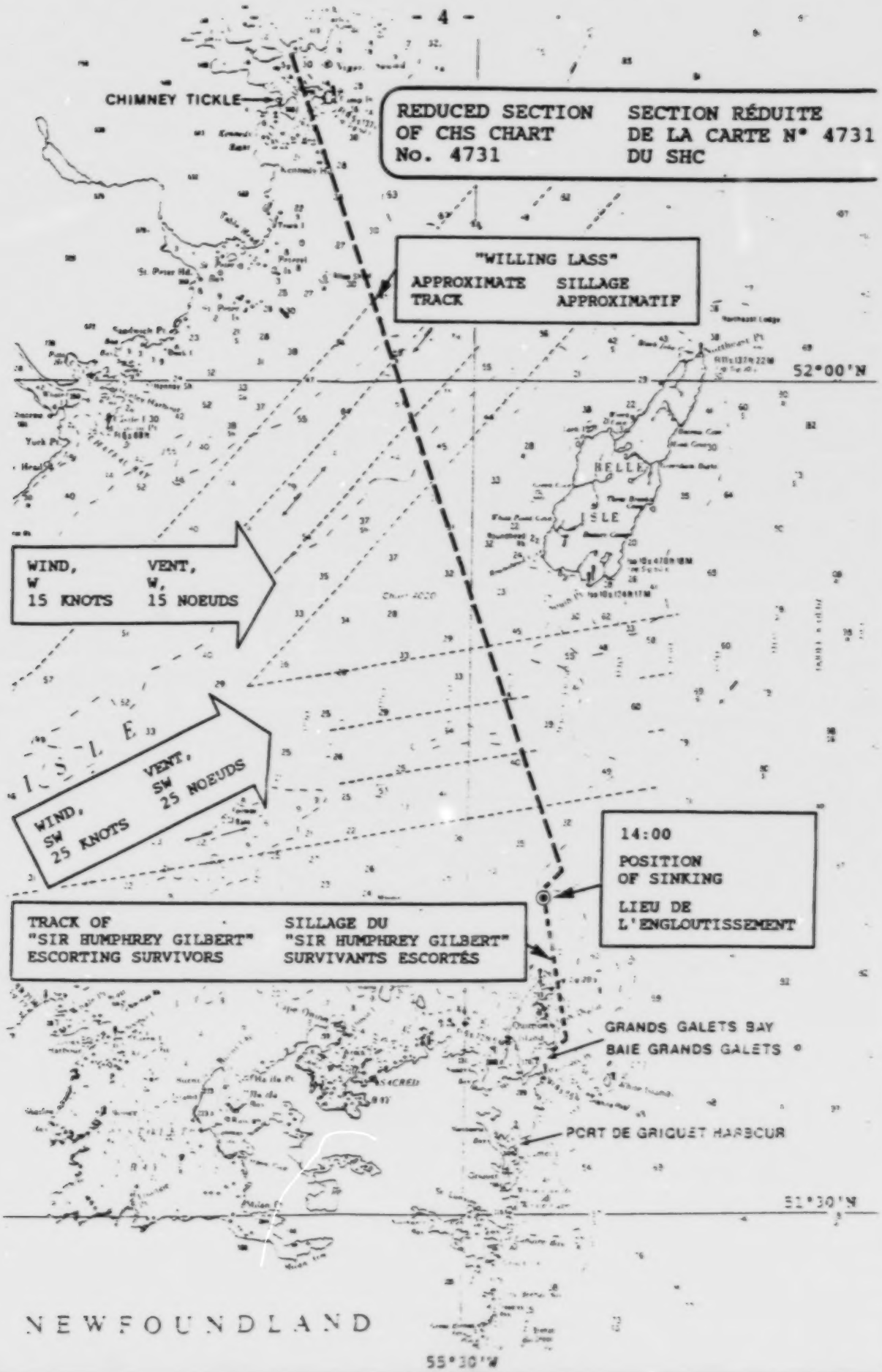
- l'accumulation de déchets dans la cale ait empêché les deux pompes d'évacuer l'eau;

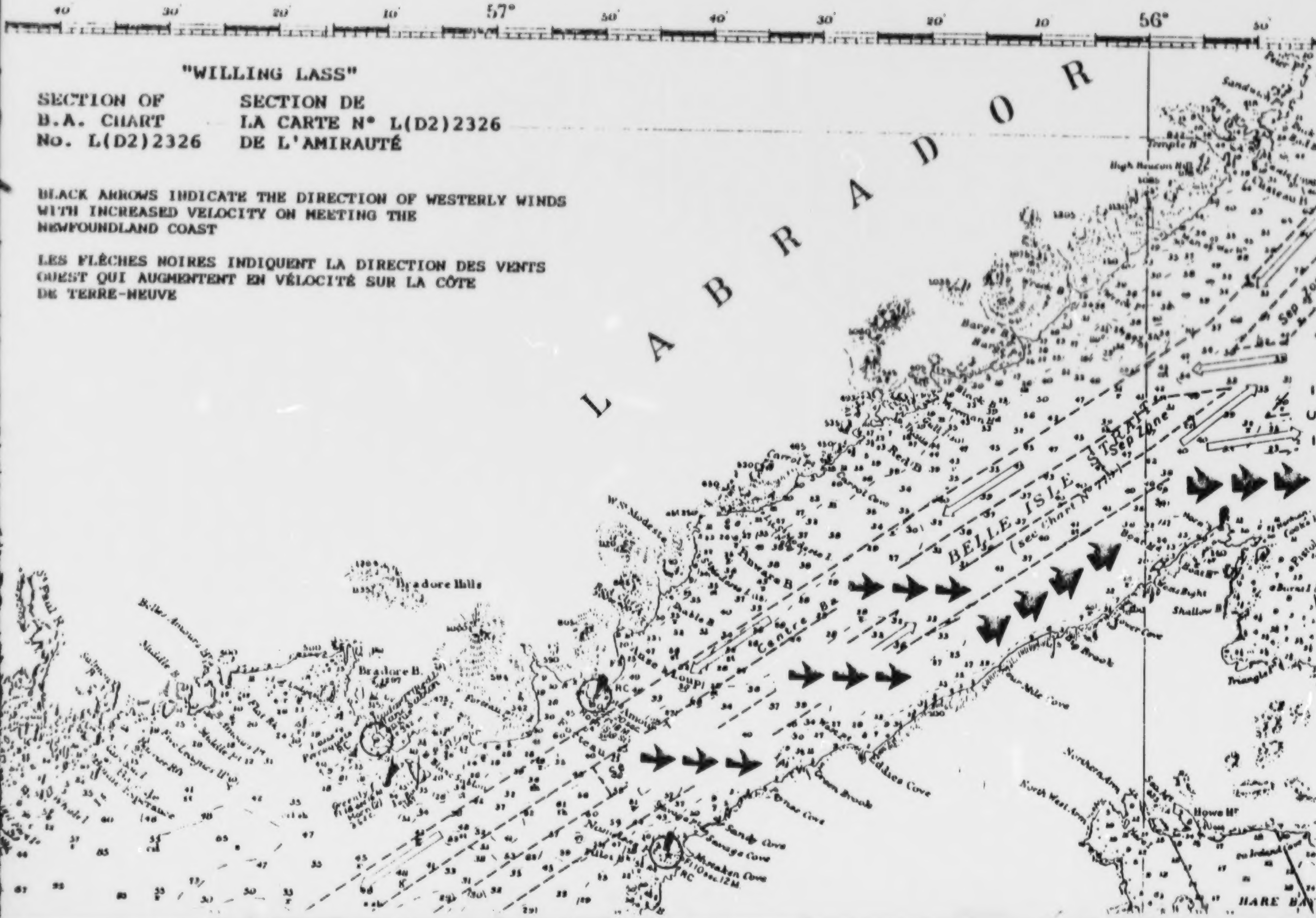
- les cloisons se fussent détériorées et n'eussent plus été étanches, permettant à l'eau de circuler librement dans la coque.

Autres constatations

Les prévisions météorologiques étaient exactes pour l'ensemble du secteur mais certaines anomalies locales n'avaient été ni prévues ni évaluées à leur pleine gravité. On n'a pas songé à retourner en eaux plus calmes lorsque les conditions du vent et de la mer ont augmenté d'intensité en approchant de la côte de Terre-Neuve.

Il était imprudent d'utiliser le bateau avec une machine à puissance plus faible, alors que la deuxième machine était hors d'usage, dans un secteur où il est reconnu que les conditions météorologiques locales changent rapidement.


CHIMNEY TICKLE
REDUCED SECTION OF CHS CHART No. 4731
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 4731 DU SHC
"WILLING LASS"
APPROXIMATE TRACK
SILLAGE APPROXIMATIF
52°00'N
WIND, W 15 KNOTS
VENT, W, 15 NOEUDS
WIND, SW 25 KNOTS
VENT, SW 25 NOEUDS
14:00
POSITION OF SINKING
LIEU DE L'ENGLOUTISSEMENT
TRACK OF "SIR HUMPHREY GILBERT" ESCORTING SURVIVORS
SILLAGE DU "SIR HUMPHREY GILBERT" SURVIVANTS ESCORTÉS
GRANDS GALETS BAY
BAIE GRANDS GALETS
PORT DE GRIQUET HARBOUR
51°30'N
NEWFOUNDLAND
55°30'W


"WILLING LASS"
SECTION OF B.A. CHART No. L(D2)2326
SECTION DE LA CARTE N° L(D2)2326 DE L'AMIRAUTÉ
BLACK ARROWS INDICATE THE DIRECTION OF WESTERLY WINDS WITH INCREASED VELOCITY ON MEETING THE NEWFOUNDLAND COAST
LES FLÈCHES NOIRES INDIQUENT LA DIRECTION DES VENTS OUEST QUI AUGMENTENT EN VÉLOCITÉ SUR LA CÔTE DE TERRE-NEUVE
LABRADOR
BELLE ISLE STRAIT
57°
56°
Bradore Hills
Bradore B.
HARE BAY
Howe Hr
Triangle
Shallow B
Savage Cove
Sandy Cove
Eddies Cove
Green Brook
Four Mile Cove
Red B
Carrol Pt
Barge B
Temple B
High Beacon Hill
Centre Ba
North West Arm
Northern Arm

"ATLANTIC PEGGY"

Un membre d'équipage est tombé à l'eau et s'est noyé à Marystown (T.-N.) le 10 décembre 1986.

Résumé

Les chalutiers à pêche arrière canadiens "ATLANTIC PEGGY" et "ATLANTIC ELIZABETH", de 624 et 660 tjb respectivement, appartiennent tous deux au même propriétaire. Le 9 décembre 1986, quand le "ATLANTIC ELIZABETH" est arrivé, le "ATLANTIC PEGGY" a dû être déplacé de son poste d'amarrage au quai de l'usine de traitement de poisson de Marystown pour lui permettre d'accoster au quai afin de décharger sa cargaison. Après que le "ATLANTIC ELIZABETH" eût été amarré côté bâbord contre le quai, le "ATLANTIC PEGGY" s'est placé bord à bord avec le "ATLANTIC ELIZABETH", côté bâbord contre celui-ci, et s'est amarré au moyen d'une amarre de l'avant au quai et de deux croupières et de deux amarres de l'arrière au "ATLANTIC ELIZABETH"; les deux navires avaient le nez vers la terre et ont été amarrés de façon à ce qu'il puisse y avoir occasionnellement une distance jusqu'à 1 m, entre les deux. C'est le personnel à terre du service des chalutiers qui a effectué le nouvel amarrage.

À 08h30 le 10 décembre 1986, trois membres d'équipage du "ATLANTIC PEGGY" sont partis de chez eux à English Harbour Est dans la baie de Fortune (T.-N.) et ont fait le trajet ensemble en voiture jusqu'à Marystown dans la baie de Mortier pour rejoindre leur navire qui devait appareiller du quai de l'usine de la compagnie à 10h30.

En arrivant à la barrière de l'usine peu après 10h00, les trois hommes ont traversé l'usine et se sont dirigés vers leur navire. Un des hommes, M. Hynes, est resté dans l'usine tandis que les deux autres se rendaient sur leur navire en passant sur le "ATLANTIC ELIZABETH". On a appris plus tard que M. Hynes était allé à l'entrepôt pour acheter une doublure de casque de sécurité avant de rejoindre son navire.

On embarquait sur le "ATLANTIC ELIZABETH" au moyen d'une passerelle en aluminium, installée et construite conformément au Règlement sur les mesures de sécurité au travail et au Règlement sur l'outillage de chargement. La passerelle était munie de lattes transversales pour empêcher de glisser ainsi que de tire-veilles acceptables de chaque côté. Un filet de sûreté était tendu en dessous de la passerelle. Il n'y avait pas de marches ni autre moyen pour faciliter le passage du côté intérieur de la passerelle au pont enneigé du navire; la dénivellation totale était de 1 m. Le parcours du pont de 9,3 m jusqu'à la lisse de pavois tribord était couvert de neige et glissant. Le navire à l'extérieur du "ATLANTIC ELIZABETH", le "ATLANTIC PEGGY", celui des deux qui avait le plus de franc-bord, était tenu, en vertu du Règlement sur l'outillage de chargement,

d'assurer un passage sûr (c.-à-d, une passerelle ou un filet de sûreté) entre les deux navires; toutefois, aucun passage n'avait été prévu.

Aucun des navires n'était muni de défenses et même si un filet de la passerelle avait été installé, il aurait pu être pincé entre les murailles des deux navires et éventuellement se briser quand les deux navires se seraient heurtés, sous l'action des vagues. De plus, quelqu'un qui serait tombé dans le filet aurait pu être broyé. Il n'y avait ni marches ni autre moyen de passage sûr entre la lisse de pavois et les ponts des deux bateaux.

Vers 10h30, un des deux membres d'équipage qui était monté à bord, a décidé d'aller à la recherche de M. Hynes qui s'était arrêté dans l'usine. Au moment où il sortait de la superstructure, il a aperçu la valise de nuit de M. Hynes sur le pont arrière à 1,5 m à l'intérieur de la lisse de pavois de bâbord, à peu près à l'endroit où lui-même était monté à bord un peu plus tôt, mais il n'y avait aucune trace de M. Hynes. Le membre d'équipage a traversé sur le "ATLANTIC ELIZABETH", puis est descendu à terre en passant par la passerelle afin de s'enquérir de M. Hynes. Quand il a constaté que ce dernier était introuvable, on a immédiatement entrepris des recherches. Peu après, vers 10h50, on a retrouvé M. Hynes qui flottait dans l'eau sur le ventre, par l'avant tribord du "ATLANTIC PEGGY", à environ 1 m du rivage. Tous les efforts pour le réanimer ont été vains et un médecin, qui était arrivé sur les lieux, a constaté le décès. Il n'y avait personne sur le pont découvert des deux navires au moment de l'accident. Personne n'a vu l'homme monter sur le "ATLANTIC ELIZABETH" et personne n'a vu non plus de quelle manière et à quel moment il était tombé à l'eau. On n'a entendu aucun appel à l'aide. Les personnes à bord du "ATLANTIC PEGGY" étaient soit dans leur cabine ou soit dans la cuisine alors que l'équipage du "ATLANTIC PEGGY", dans la cale à poisson, était occupé à décharger la dernière prise au moyen du convoyeur mécanique.

Une autopsie, pratiquée le lendemain au Health Sciences Complex à St-John's, a permis d'attribuer le décès à l'immersion et à la noyade. Aucune blessure n'a été constatée sur le corps de la victime.

Voici les conditions météorologiques au moment de l'accident : rafales de neige, vents du Sud-Est de 20 à 30 noeuds, température de l'air d'environ 2 °C et température de la mer d'environ 2° à 3 °C.

Constatations

Le 10 décembre 1986, M. James Hynes, membre de l'équipage du chalutier de pêche canadien "ATLANTIC PEGGY", a perdu la vie par noyade. En l'absence de témoins, on ignore les circonstances précises de la chute de M. Hynes dans les eaux glaciales de Marystown. Il semble toutefois que :

- M. Hynes ait essayé de monter à bord de son navire, le "ATLANTIC PEGGY" en passant sur le "ATLANTIC ELIZABETH" et soit tombé entre les deux navires;

- le "ATLANTIC PEGGY", le navire ayant le plus de franc-bord, n'ait pas assuré de passage sûr, c.-à-d. au moyen d'une passerelle ou d'un filet de sécurité, tel que le prescrit le Règlement sur l'outillage de chargement;

- les deux navires, le "ATLANTIC PEGGY" et le "ATLANTIC ELIZABETH" n'aient pas assuré un passage sûr entre le pavois et le pont de leur navire respectif;

- les ponts et la lisse de pavois de chacun des navires étaient recouverts de neige et glissants.

Le facteur suivant ait contribué au décès de M. Hynes :

- il a été immergé dans l'eau très froide, ce qui a réduit considérablement son temps de survie.

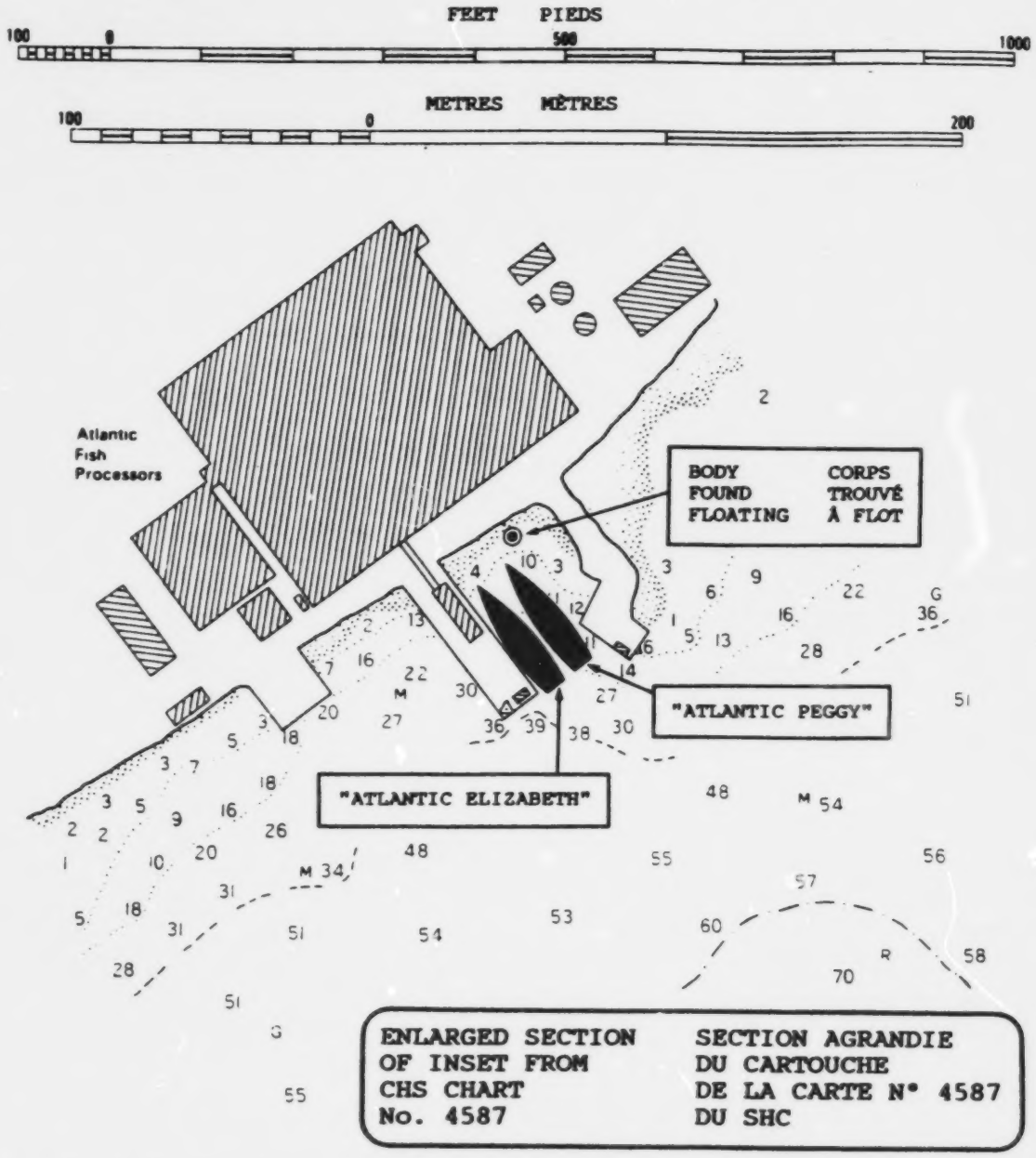
Autres constatations

Une fois qu'on a constaté que M. Hynes manquait à l'appel, on a tout fait pour le retrouver et, pour le réanimer quand il a été repêché.

Il y avait dans le secteur un bruit considérable capable de couvrir tout appel à l'aide.

L'accident n'a pas été signalé tel qu'il est exigé par le Règlement sur le rapport de sinistres maritimes édicté en application de l'article 543 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

ATLANTIC FISH PROCESSORS WHARVES

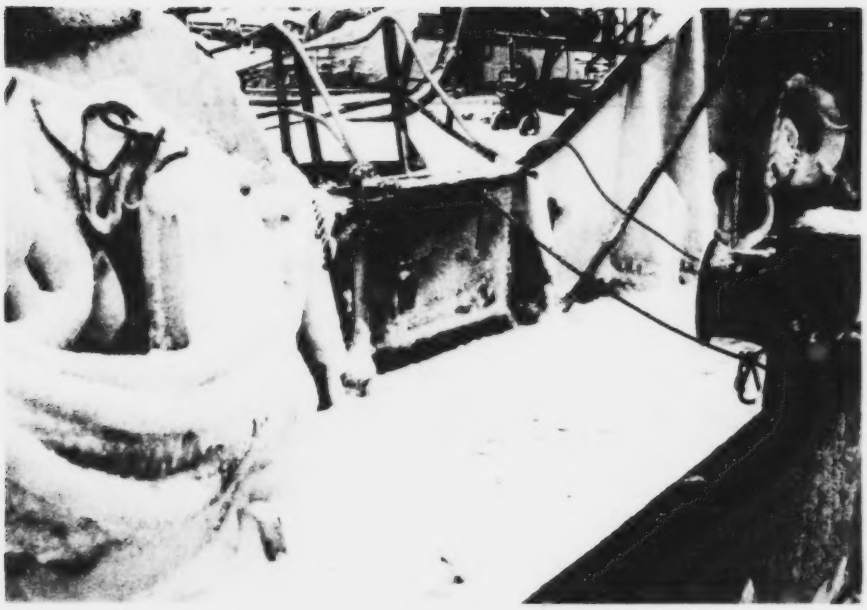


"ATLANTIC PEGGY" moored alongside the "ATLANTIC ELIZABETH".

"ATLANTIC PEGGY" accosté le long du "ATLANTIC ELIZABETH".

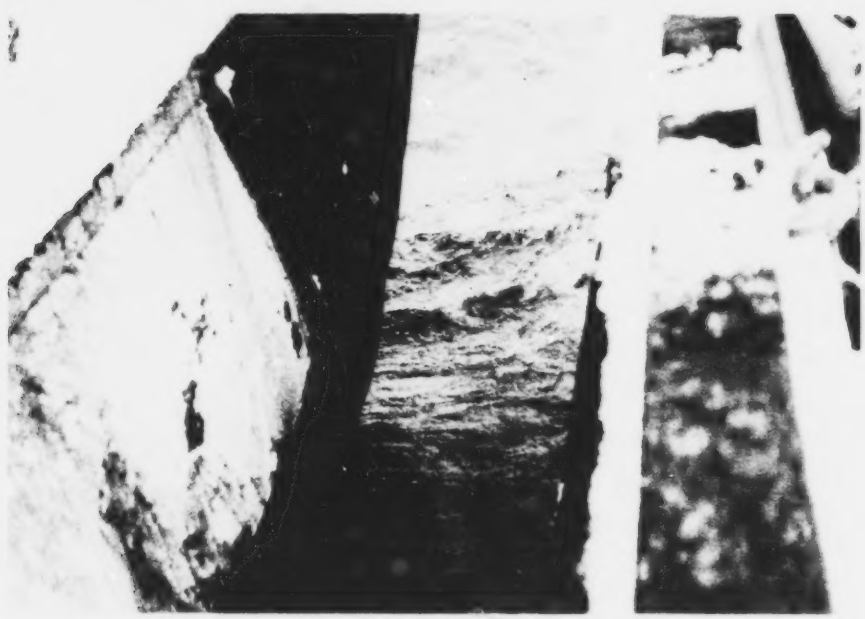
Rail of "ATLANTIC ELIZABETH" and "ATLANTIC PEGGY" where the victim is believed to have attempted to cross.
NOTE: No safe means of access provided.

Lisses de pavois du "ATLANTIC ELIZABETH" et du "ATLANTIC PEGGY" où on croit que la victime ait traversé.
NOTA: Aucun accès sûr est disponible.



Inboard side of the "ATLANTIC ELIZABETH"
in way of gangway.
NOTE: No safe means of access provided.

Côté intérieur du "ATLANTIC ELIZABETH"
au droit de la passerelle de coupée.
NOTA: Aucun accès sûr est disponible.



Area between bows where yellow hard-hat
was sighted.

Endroit entre les deux proues où on a trouvé
le casque de sécurité jaune.

"MISTRAL NO 1"

Incendie et naufrage au large de la pointe Heath à l'île d'Anticosti le 10 octobre 1986.

Résumé

Le "MISTRAL NO 1" était un bateau de pêche de 44 tjb, construit en bois en 1973 et immatriculé à Gaspé au Québec. Le 6 octobre 1986, le "MISTRAL NO 1" appareille de Rivière-au-Renard au Québec avec un équipage de cinq personnes pour aller faire la pêche à la morue dans les environs de l'île d'Anticosti. On a l'habitude de travailler le jour et de se reposer la nuit.

Le soir du 10 octobre, le bateau fait route vers la pointe Heath pour y passer la nuit à l'ancre au large de l'île d'Anticosti. Un incendie se déclare brusquement dans la salle des machines. Le feu effleure le visage des deux membres d'équipage qui se trouvent auprès de l'écoutille ouverte mais ne cause pas de brûlures. Il est rapporté que l'un d'eux a aperçu de l'huile au pied du réservoir d'huile bâbord sur le parquet de la salle des machines.

Suite à un ordre du patron, un membre d'équipage s'empare d'un extincteur portatif situé dans la timonerie et le vide au hasard dans la salle des machines. Pendant ce temps, le patron actionne le système d'étouffement au CO_2 de la salle des machines en tirant sur la manette de contrôle située dans la timonerie. On entend un bruit léger d'échappement de gaz mais cela ne semble pas avoir aucun effet sur les flammes.

Le patron ordonne à l'équipage de mettre le radeau de sauvetage à l'eau pendant qu'il essaye de lancer un appel de détresse sur la voie 16 de la radio VHF mais il se rend compte que la radio ne fonctionne plus. On réussit à mettre le radeau de sauvetage pneumatique à l'eau. Le bateau de pêche est abandonné à approximativement 20 milles au NNE du phare de la pointe Heath. Deux heures plus tard, les naufragés ne voient plus leur bateau à l'horizon et ils croient qu'il a coulé. Au moment de l'abandon, l'équipage se refuge sur le radeau sans se munir de gilets de sauvetage et de vêtements chauds. Ils dérivent pendant plus de deux jours sans entrevoir aucun navire dans les environs.

Vers 21h00 le 12 octobre, les naufragés aperçoivent les feux d'un navire à l'horizon. Des signaux de détresse sont lancés. Par contre, le navire n'accuse pas réception et les naufragés essayent de s'approcher à l'aviron. Vers 03h00 le 13 octobre, le "PETER J. USEN" qui s'était arrêté là par 49°15'N et 059°54'W pour y passer la nuit repêche sain et sauf les naufragés. De cette position, on a pu déterminer que le radeau de sauvetage ait dérivé sur une distance de 65 milles durant 54 heures.

La perte du "MISTRAL NO 1" est rapporté à la station radio de Rivière-au-Renard par le capitaine du "PETER J. USEN" lequel

est retourné à l'Île du Prince-Edouard et a débarqué les naufragés à Cap-aux-Meules aux Îles de la Madeleine le 14 octobre vers 03h00.

Le bateau de pêche est une perte totale estimée à 300 000$ mais il n'y a pas eu de blessé ni de perte de vie suite à ce sinistre.

Constatations

Il n'a pas été possible de déterminer la cause exacte de l'incendie qui fut déclaré dans la salle des machines du "MISTRAL NO 1" mais il semble qu'il ait été causé par un ou plusieurs des facteurs suivants :

- une fuite d'huile diesel probablement provoquée par une rupture d'un tuyau ou d'un raccord défectueux du circuit de retour d'huile branché au-dessus du réservoir d'huile bâbord;

- l'huile diesel est venue en contact avec le système d'échappement de la machine principale;

- la température des gaz d'échappement étant plus élevée que la température d'auto-ignition de l'huile diesel, celui-ci s'est enflammé;

L'incendie s'est rapidement propagé et s'est intensifié parce que des mesures appropriées pour lutter contre l'incendie ne furent pas mises en oeuvre. On peut retrouver les suivantes :

- la machine principale n'a pas été immédiatement arrêtée;

- le circuit d'alimentation en combustible n'a pas été coupé;

- l'admission d'air n'a pas été arrêtée;

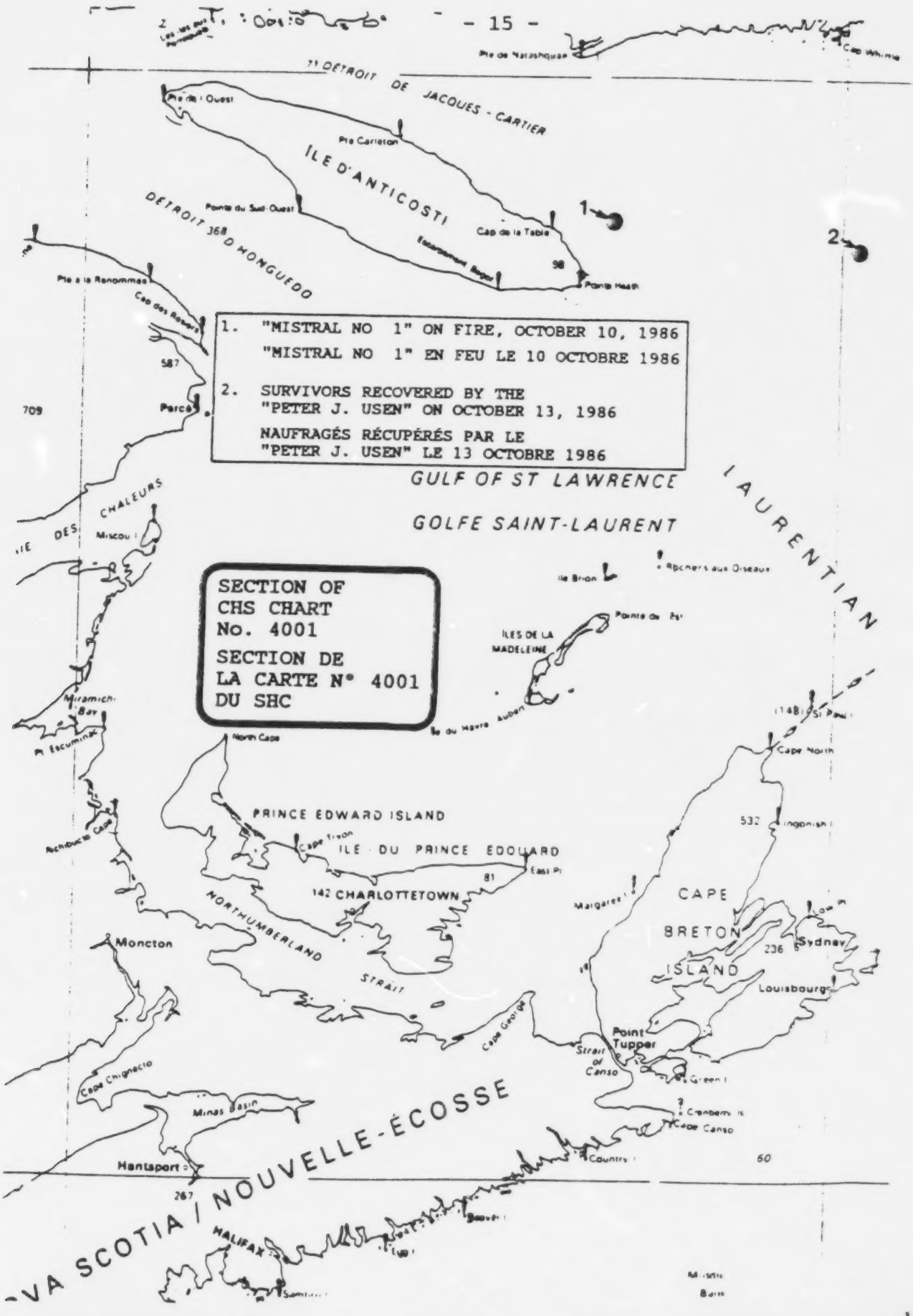
- aucune des autres issues de la salle des machines n'a été fermée;

- le système d'étouffement au CO_2 fut inefficace puisqu'il n'a pas apparemment fonctionné à plein rendement et la salle des machines n'était pas fermée hermétiquement.

Autres constatations

Aucun signal de détresse n'a été capté par les stations radio de la Garde côtière parce que le feu avait endommagé le réseau électrique avant la transmission.

L'équipage du "MISTRAL NO 1" est demeuré à la dérive pendant plus de 2 jours sans qu'une opération de recherche et de sauvetage soit amorcée parce qu'un réseau de communications radiotéléphoniques quotidien soit avec la base ou entre les pêcheurs dans la région n'avait pas été mis en oeuvre.


71 DETROIT DE JACQUES - CARTIER
Pte de l'Ouest
Pte Carleton
ÎLE D'ANTICOSTI
Pointe du Sud-Ouest
Cap de la Table
DETROIT DE HONGUEDO
Pte à la Renommée
Cap des Rosiers
587
709
Percé
1
2
1. "MISTRAL NO 1" ON FIRE, OCTOBER 10, 1986
"MISTRAL NO 1" EN FEU LE 10 OCTOBRE 1986
2. SURVIVORS RECOVERED BY THE "PETER J. USEN" ON OCTOBER 13, 1986
NAUFRAGÉS RÉCUPÉRÉS PAR LE "PETER J. USEN" LE 13 OCTOBRE 1986
GULF OF ST LAWRENCE
GOLFE SAINT-LAURENT
ÎLE DES CHALEURS
Miscou I.
SECTION OF CHS CHART No. 4001
SECTION DE LA CARTE N° 4001 DU SHC
Rochers aux Oiseaux
Pointe de l'Est
ÎLES DE LA MADELEINE
Miramichi Bay
Pt Escuminac
North Cape
PRINCE EDWARD ISLAND
Cape Tryon
ÎLE DU PRINCE ÉDOUARD
East Pt
81
142 CHARLOTTETOWN
Richibucto Cape
NORTHUMBERLAND STRAIT
Moncton
Cape Chignecto
Minas Basin
Hantsport
267
HALIFAX
Cape North
532
Margaree
CAPE BRETON ISLAND
236
Sydney
Louisbourg
Point Tupper
Strait of Canso
Cape Canso
60
NOVA SCOTIA / NOUVELLE-ÉCOSSE

"MISTRAL NO 1"

PROFILE/COUPE LONGITUDINALE
LAZARET
CAMBUSE
FISH HOLD
CALE À POISSON
ENGINE-ROOM
SALLE DES MACHINES
CREW'S QUARTERS
POSTE D'ÉQUIPAGE
WATERTIGHT BULKHEADS
CLOISONS ÉTANCHES
PLAN VIEW/VUE EN PLAN

"P.E. 39"

Échouement et naufrage subséquent faisant un mort dans le détroit de Chatham (C.-B.) le 28 novembre 1986.

Résumé

Le "P.E. 39" était un bateau de pêche en bois de 7 tjb, construit en 1961 comme bateau de pêche aux filets maillants et dont le permis avait été délivré à Prince Rupert (C.-B.). Sa machine principale était placée au milieu du bateau, sous les planches de varangue de la timonerie. Le "P.E. 39" n'était pas muni d'un radiotéléphone et son équipement de sauvetage consistait en deux gilets de sauvetage approuvés, une veste de sauvetage pour enfants et une bouée de sauvetage.

Le 28 novembre 1986, à 16h45, le "P.E. 39" a appareillé de Prince Rupert (C.-B.), à destination de Port Simpson (C.-B.) à quelque 24 milles marins de là. Huit personnes se trouvaient à bord : deux jeunes couples ainsi que leurs quatre jeunes enfants âgés de 9 mois à 4 ans ½.

Le "P.E. 39" a doublé le phare de la pointe Ryan vers 19h00, selon les estimations, et mis le cap sur le phare du rocher Slippery. Peu après, le patron, qui se trouvait avec son ami dans la timonerie, a perdu de vue le phare du rocher Slippery à cause de la visibilité de plus en plus mauvaise et, tandis qu'il tentait de le retrouver, son bateau s'est échoué à marée montante à une position qu'on situera plus tard à l'extrémité Est des récifs Hodgson, dans le détroit de Chatham, par 54°23,1'N et 130°30,7'W.

Malgré que des vents du Sud-Est de force de coup de vent et de violente tempête étaient prévus pour le secteur du trajet, on avait néanmoins décidé de prendre la mer à la faveur d'une accalmie locale. Or, les conditions météorologiques avaient désormais empiré, le vent soufflait du Sud-Est de 35 à 40 noeuds et une mer de 1,5 à 2 m faisait tosser le bateau contre le fond rocheux.

Comme l'appareil à gouverner était endommagé et hors d'usage, on a fait machine arrière afin de tenter de rallier la côte la plus proche. De l'eau s'infiltrait par le bordé avarié du bâtiment, en dessous de la flottaison, et le "P.E. 39" a fait route lentement en marche arrière pendant une trentaine de minutes jusqu'à ce qu'il s'échoue à nouveau sur les rochers devant la plage continentale.

Trois des enfants portaient les gilets de sauvetage et, comme le bateau était complètement désemparé et en train de couler, tous les occupants ont tenté de gagner à la nage le rivage à une distance de 60 m environ. Le patron du "P.E. 39",

qui avait pris deux de ses trois enfants dans ses bras, s'est rendu compte, en prenant pied sur la plage, que son enfant de 2 ans ½, qui ne portait pas de gilet de sauvetage, ne respirait plus. Il a pratiqué la respiration artificielle, mais l'enfant n'a jamais repris conscience.

Le retard du "P.E. 39" a été signalé au CCS de Victoria à 22h20 le 28 novembre, et on a immédiatement entrepris des recherches pour le retrouver. La vedette de la Garde côtière canadienne "POINT HENRY" et le pneumatique à coque rigide "POINT HENRY 2" ont été affectés aux recherches. Vers 23h40, le "POINT HENRY 2" a repéré les survivants grâce à la lueur d'un feu qu'ils avaient allumé sur le rivage, derrière le phare du rocher Slippery. Les naufragés ont été recueillis sur la plage par la Garde côtière aidée de bâtiments du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime de Metlakatla.

Le décès de l'enfant a été constaté à l'arrivée à l'hôpital, trois heures environ après le sauvetage; les autres rescapés ont été renvoyés chez eux après les examens d'usage.

Le "P.E. 39", assuré pour une valeur de 14 000 $, était une perte totale. On n'a pas signalé de pollution par suite de ce naufrage.

Constatations

Au cours d'un voyage de Prince Rupert à Port Simpson, le petit bateau de pêche "P.E. 39", avec huit personnes à bord, a talonné sur les récifs Hodgson, par gros temps, sur une côte sous le vent, et a coulé peu après au Sud du rocher Slippery.

Il semble que les facteurs ci-après aient contribué à l'accident :

- il était imprudent d'appareiller ce soir-là pour les raisons suivantes :

  a) des avertissements de violente tempête avaient été émis pour le secteur par Environnement Canada;

  b) le bateau était mal équipé pour la traversée, car il était dépourvu d'équipement de base tel une carte, un compas, un sondeur et une radio;

  c) le bateau avait à traverser des zones de hauts-fonds, dans l'obscurité et par mauvaise visibilité;

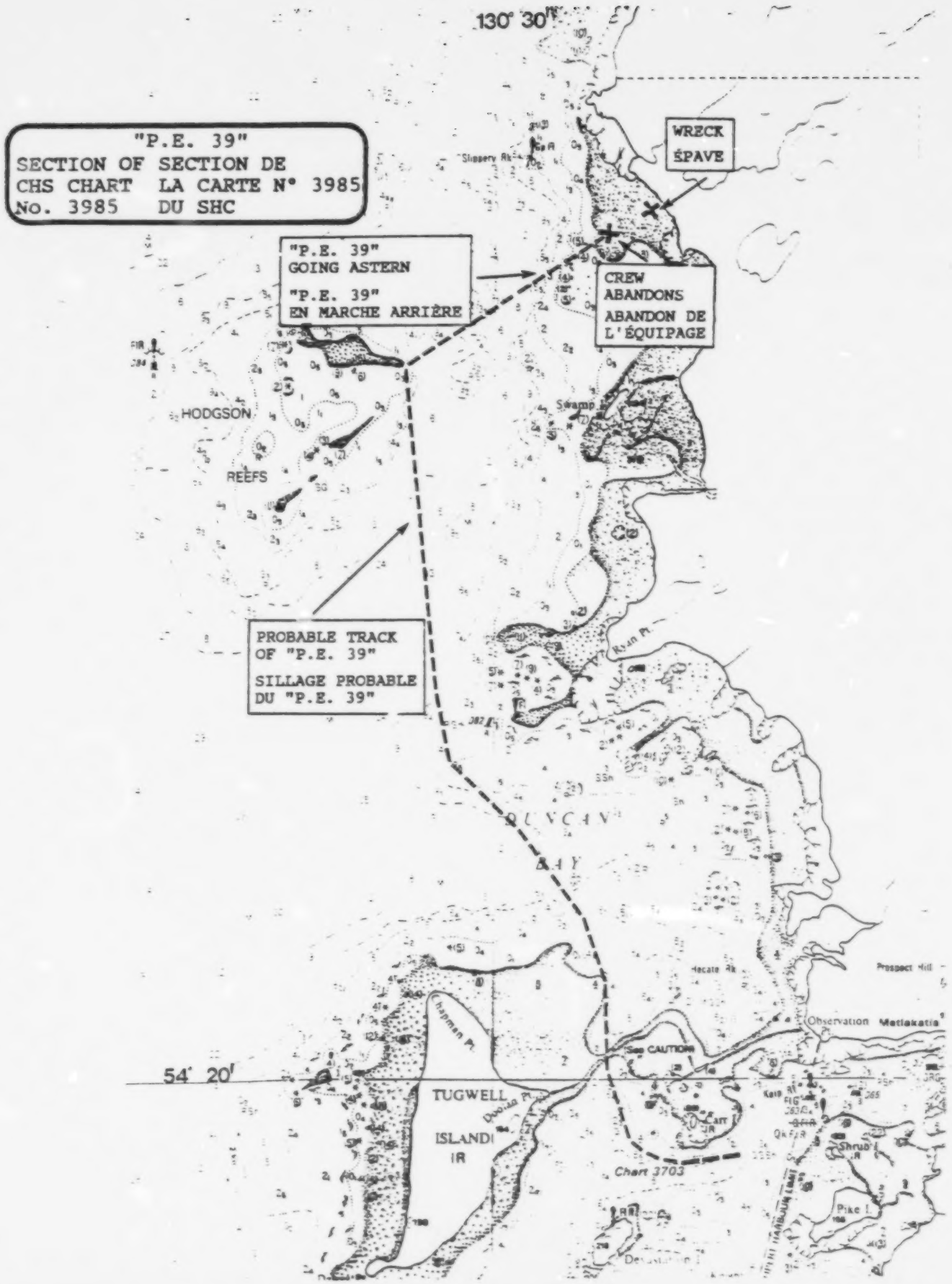
- ceux qui dirigeaient le bateau se sont trouvés désorientés après avoir perdu de vue la balise lumineuse.

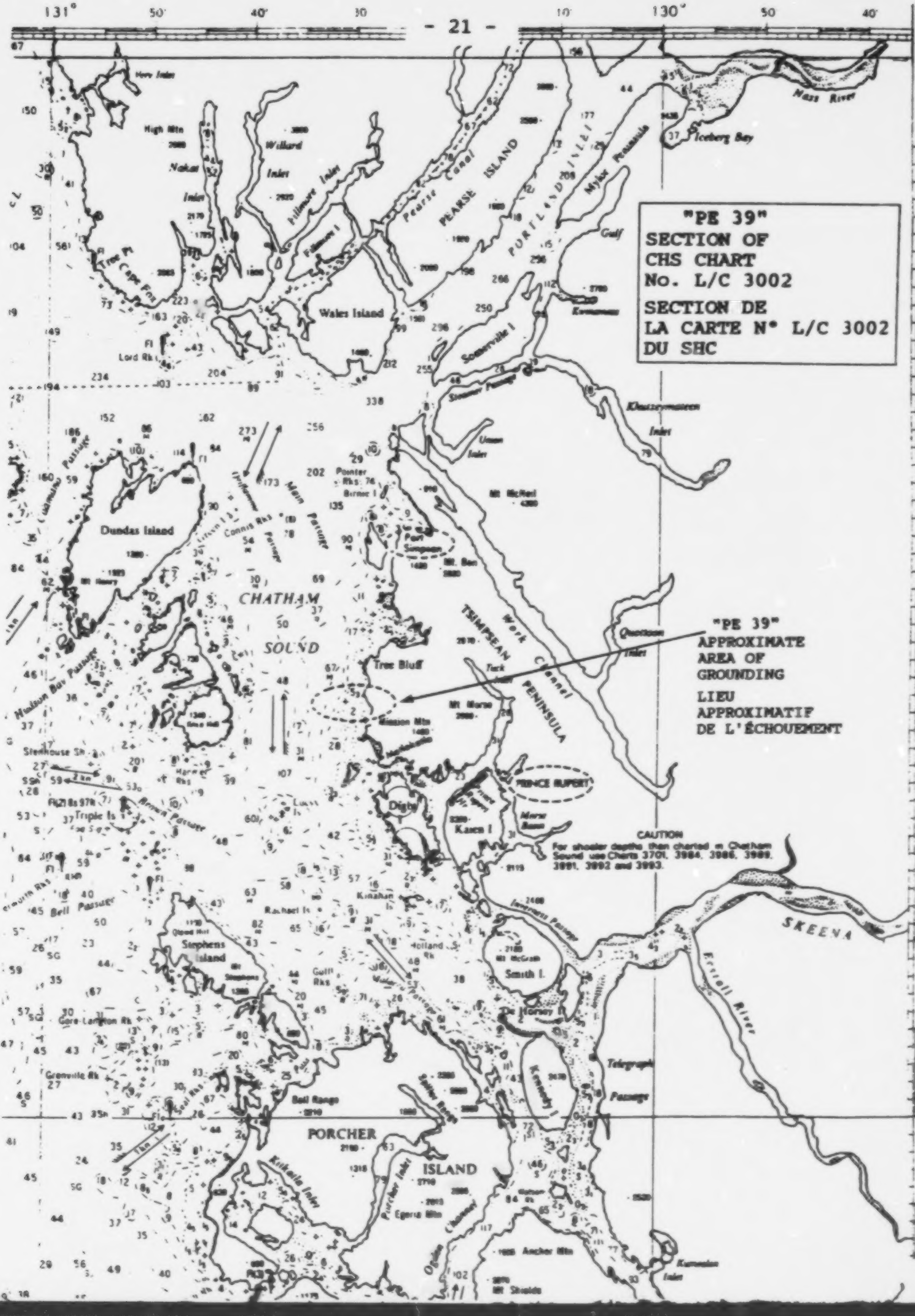
Après le naufrage, alors qu'on tentait de gagner la côte à la nage, un des enfants, qui ne portait pas de gilet de sauvetage, a perdu la vie.

Autres constatations

Grâce au fait qu'un 'plan de voyage' avait effectivement été divulgué pour le "P.E. 39", le retard du bateau a pu être immédiatement signalé, ce qui a permis d'entreprendre immédiatement des recherches qui ont abouti au sauvetage rapide des naufragés.

Le bateau contrevenait aux prescriptions du Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche parce qu'il n'y avait pas à bord un nombre suffisant de gilets de sauvetage approuvés.


"P.E. 39"
SECTION OF SECTION DE
CHS CHART LA CARTE N° 3985
No. 3985 DU SHC
WRECK
ÉPAVE
"P.E. 39"
GOING ASTERN
"P.E. 39"
EN MARCHE ARRIÈRE
CREW
ABANDONS
ABANDON DE
L'ÉQUIPAGE
PROBABLE TRACK
OF "P.E. 39"
SILLAGE PROBABLE
DU "P.E. 39"
130° 30'
54° 20'
HODGSON
REEFS
Swamp
Slippery Rk
Ryan Pt
Hecate Rk
Prospect Hill
Observation
Metlakatla
Chapman Pt
CAUTION
TUGWELL
ISLAND
IR
Chart 3703
Pike I.


"PE 39"
SECTION OF
CHS CHART
No. L/C 3002
SECTION DE
LA CARTE N° L/C 3002
DU SHC
"PE 39"
APPROXIMATE
AREA OF
GROUNDING
LIEU
APPROXIMATIF
DE L'ÉCHOUEMENT
CAUTION
For shoaler depths than charted in Chatham Sound use Charts 3701, 3984, 3986, 3989, 3991, 3992 and 3993.
CHATHAM
SOUND
Dundas Island
Wales Island
PEARSE ISLAND
PORTLAND INLET
Pearse Canal
Willard Inlet
Nakat Inlet
Nass River
Iceberg Bay
Mylor Peninsula
Somerville I.
Port Simpson
Tree Bluff
TSIMPSEAN PENINSULA
Work Channel
PRINCE RUPERT
Digby
Kaien I.
Smith I.
SKEENA
Ecstall River
Telegraph Passage
Stephens Island
PORCHER
ISLAND
Kitkatla Inlet
Porcher Inlet
Hudson Bay Passage
Brown Passage
Main Passage
Triple Is
Rachael Is
Lord Rks
Pointer Rks
Gulf Rks
Holland Rk
Gore-Langton Rk
Grenville Rk
Bell Passage
Kennedy I.
Stenhouse Sh.
De Horsey I.
Ancher Mtn
Egeria Mtn
Mission Mtn
Mt Morse
131°
50'
40'
30
10'
130°
50
40'
50'
40'
30
20
10'
54°

Vessel similar to the "P.E. 39"
Bateau semblable au "P.E. 39"

"LADY BRENDA M"

Incendie et engloutissement dans la baie des Chaleurs au Nouveau-Brunswick le 18 juillet 1986.

Résumé

Le "LADY BRENDA M" est un bateau de pêche de 25 tjb, construit en 1980 et immatriculé à Caraquet au Nouveau-Brunswick.

Dans la matinée, le "LADY BRENDA M" appareille de Caraquet pour aller pêcher au large de Paspébiac dans la baie des Chaleurs. Dans le milieu de l'après-midi, on commence à traîner un deuxième coup de senne en gouvernant au NNW à l'aide de l'autopilote à une vitesse de 1,5 noeuds. Le patron est seul dans la timonerie et surveille les instruments de navigation tandis que les deux membres d'équipage éviscèrent les poissons sur le pont arrière.

Il pleut légèrement et le vent vient du Sud; la mer est presque calme et la visibilité est d'environ 5 milles.

Tout à coup, vers 15h30, un bruit sec, comme un disjoncteur qui saute suite à un court-circuit, se fait entendre. De plus, le patron constate que l'équipement de navigation ne fonctionne plus. Malgré cette panne d'électricité, le moteur diesel demeure en marche.

Quand le patron aperçoit de la fumée qui sort par les ouvertures pratiquées dans le pont pour le passage des fils électriques, il ouvre le panneau d'accès à la salle des machines et une fumée noire s'échappe en abondance. Il ferme le panneau, alerte les membres d'équipage et ordonne de mettre le radeau de sauvetage à l'eau; par la suite, il essaye de déclencher le système d'étouffement au CO_2 de la salle des machines mais n'y arrive pas parce que le mécanisme ne fonctionne pas. Ensuite, le patron descend dans le poste d'équipage ramasser trois gilets de sauvetage et puis, sort par le panneau de secours accédant au demi-gaillard puisque la timonerie est déjà remplie de fumée. Sur ces entrefaites, la machine principale s'arrête par elle-même. Le contact par radio est perdu et aucun message de détresse ne peut être diffusé.

Deux extincteurs portatifs à poudre sont disponibles à bord mais aucun n'est utilisé pour essayer de combattre le feu; la pompe centrifuge à incendie n'est alors plus accessible. Vers 16h00, le patron rejoint les deux membres d'équipage dans le radeau de sauvetage pneumatique et le bateau de pêche est abandonné à la merci du feu.

Un autre bateau de pêche, le "TERRY IV", qui se trouve à quelques milles du "LADY BRENDA M" voit la fumée et lui vient en aide. Vers 16h18, le "TERRY IV" repêche les trois naufragés à son bord et à 16h38 rapporte à la station radio de la Garde

côtière à Rivière-au-Renard que le "LADY BRENDA M" est en feu par 47°57,0'N et 065°09,6'W. On réussit à maîtriser le feu vers 18h37 en se servant d'un manche d'incendie du "TERRY IV".

Les patrons/propriétaires parviennent à une entente et vers 19h00, le "TERRY IV" remorque le "LADY BRENDA M" à destination de Caraquet. À 19h54, on assiste à une recrudescence du brasier. La coque qui a subi de graves avaries en sus fait eau. Vers 20h19 le 18 juillet 1986, le "LADY BRENDA M" coule par 47°54,8'N et 065°08,4'W dans 75 m de fond.

Quelque temps après l'engloutissement du bateau de pêche, on aperçoit une nappe de mazout mais celle-ci se dissipe peu de temps après. Les naufragés sont ramenés sains et saufs à Caraquet par le "TERRY IV".

On doit signaler qu'un bâtiment jumeau du "LADY BRENDA M", soit le "JULIE DANIEL", a déjà eu un court-circuit dans la salle des machines. Cette panne d'électricité avait causé un incendie lequel avait été maîtrisé immédiatement et éteindu.

Constatations

Il n'a pas été possible de déterminer la cause exacte du feu, mais il semble que l'incendie dans la salle des machines du bateau de pêche "LADY BRENDA M" ait pu être causé par les facteurs suivants :

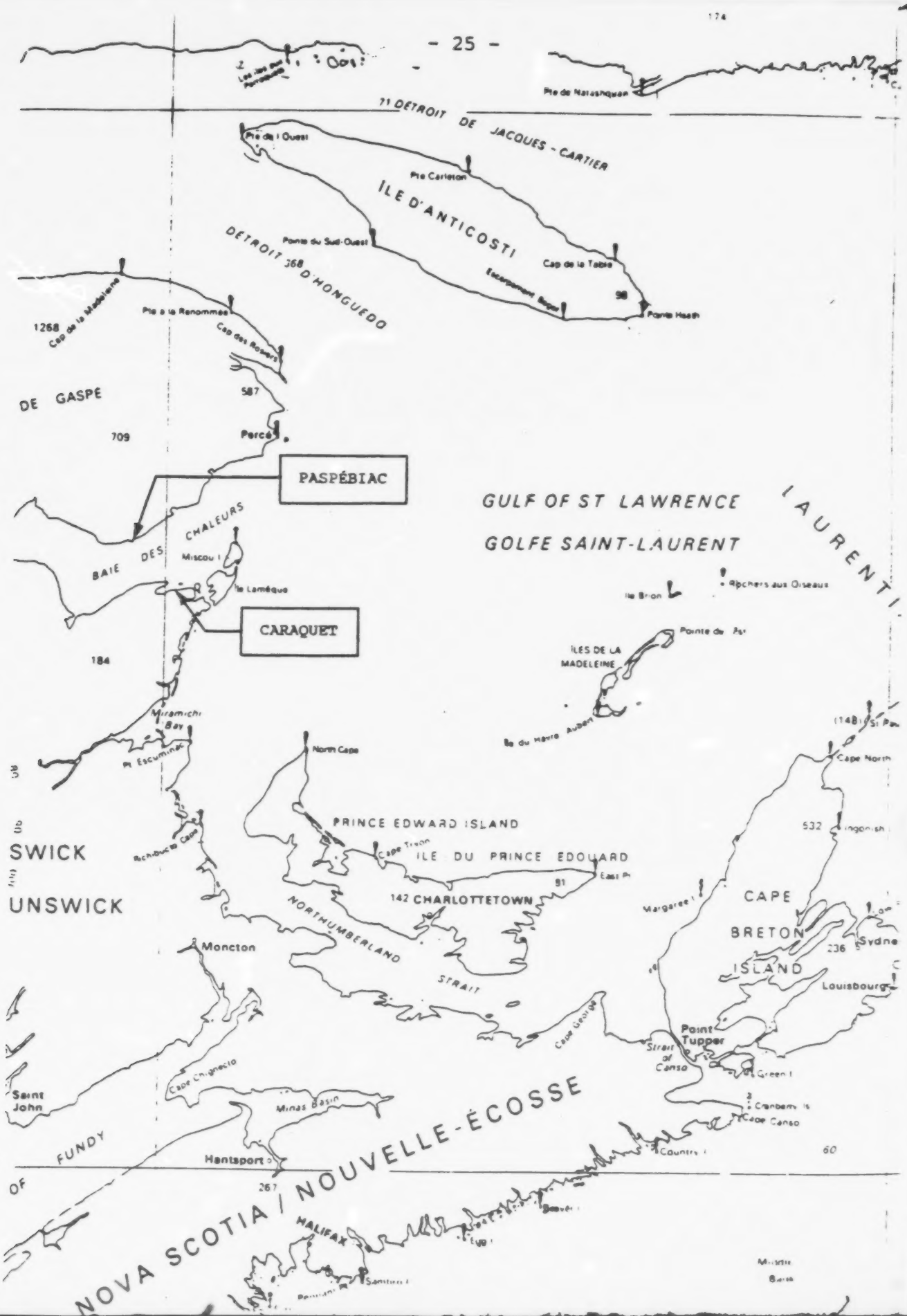
- un court-circuit dans le câblage électrique;
- la présence immédiate de matières combustibles dans la salle des machines telles que l'huile sur le fond de cale et la construction en bois du bâtiment.

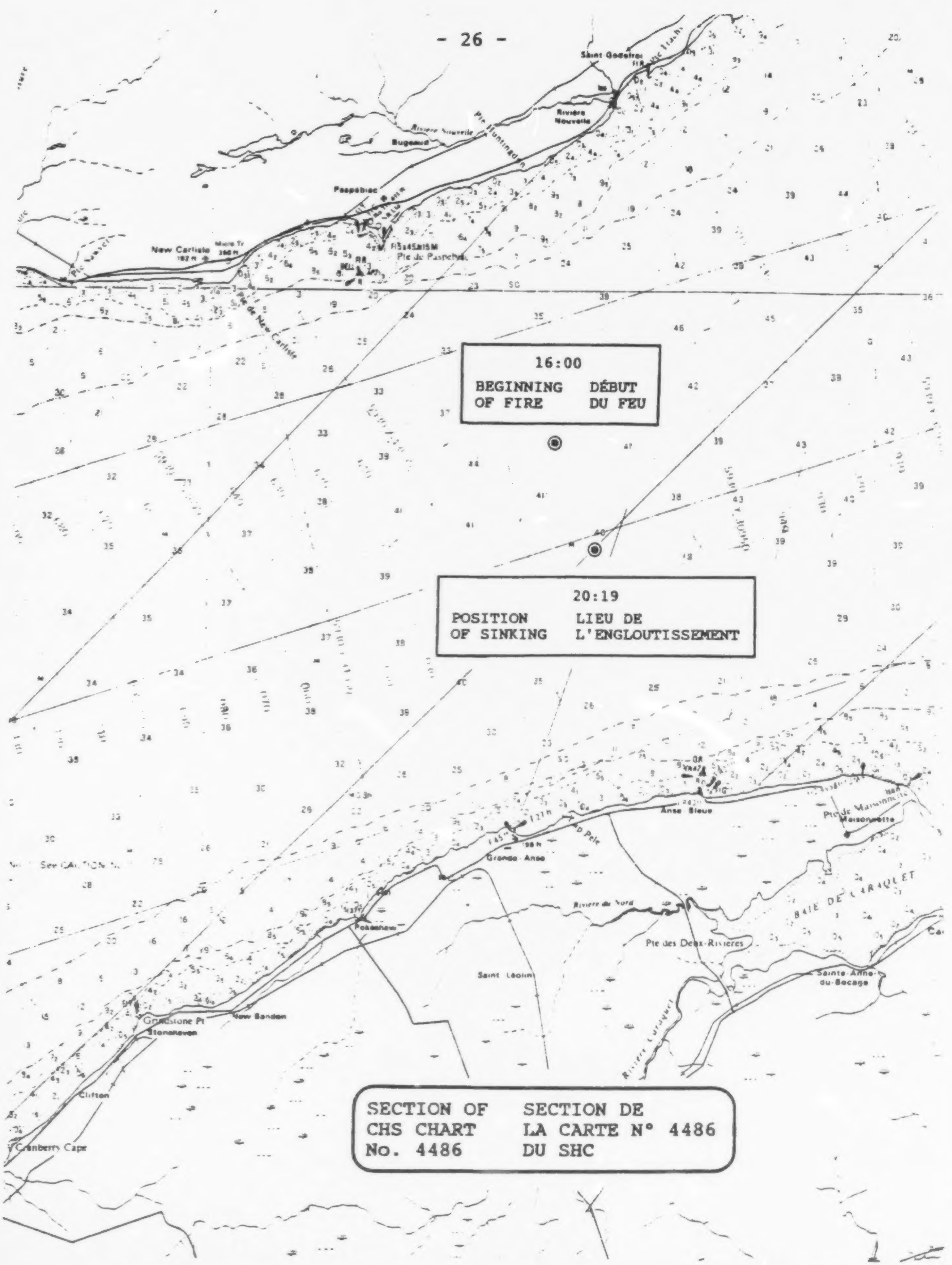
Il semble que l'incendie n'ait pas été maîtrisé pour les raisons suivantes :

- on n'est pas arrivé à déclencher le système d'étouffement au CO_2 de la salle des machines parce que le mécanisme ne fonctionnait pas;
- le fait de ne pas avoir stoppé immédiatement le moteur, de ne pas avoir arrêté le circuit d'alimentation en carburant, de ne pas avoir fermé l'admission d'air et de ne pas avoir scellé la salle des machines avant l'abandon du bâtiment.

Autres constatations

En raison de l'intensité du feu et de la rapidité auquelle il s'est propagé, aucun signal de détresse n'a pu être envoyé du "LADY BRENDA M".


71 DETROIT DE JACQUES - CARTIER
Pte de Natashquan
Pte de l Ouest
Pte Carleton
ILE D'ANTICOSTI
Pointe du Sud-Ouest
Cap de la Table
Pointe Heath
DETROIT DE HONGUEDO
1268
Cap de la Madeleine
Pte a la Renommée
Cap des Rosiers
DE GASPE
587
709
Percé
PASPÉBIAC
GULF OF ST LAWRENCE
GOLFE SAINT-LAURENT
BAIE DES CHALEURS
Miscou I
Ile Lamèque
CARAQUET
184
Rochers aux Oiseaux
Ile Brion
Pointe de l'Est
ILES DE LA MADELEINE
Miramichi Bay
Pt Escuminac
Richibucto Cape
North Cape
PRINCE EDWARD ISLAND
Cape Tryon
ILE DU PRINCE EDOUARD
142 CHARLOTTETOWN
91
NORTHUMBERLAND STRAIT
Moncton
SWICK
UNSWICK
Cape North
532
Ingonish
CAPE BRETON ISLAND
Margaree I
236
Sydney
Louisbourg
Point Tupper
Strait of Canso
Green I
Cape Canso
Cape Chignecto
Minas Basin
Saint John
FUNDY
Hantsport
267
Country I
60
NOVA SCOTIA / NOUVELLE-ÉCOSSE
HALIFAX


16:00
BEGINNING OF FIRE
DÉBUT DU FEU
20:19
POSITION OF SINKING
LIEU DE L'ENGLOUTISSEMENT
SECTION OF CHS CHART No. 4486
SECTION DE LA CARTE N° 4486 DU SHC
Saint Godefroi
Rivière Nouvelle
Bugeaud
Paspébiac
New Carlisle
Pte de Paspébiac
Pte de New Carlisle
Anse Bleue
Grande-Anse
Pokeshaw
Pte de Maisonnette
Maisonnette
BAIE DE CARAQUET
Rivière du Nord
Pte des Deux-Rivières
Saint Léolin
Sainte-Anne-du-Bocage
Grindstone Pt
Stonehaven
New Bandon
Clifton
Cranberry Cape

"STEPHEN ROCK" et "APRIL"

Abordage au large de la côte Nord de l'Île de Vancouver, C.-B. le 24 août 1986.

Résumé

Le B.P. "STEPHEN ROCK"

Le "STEPHEN ROCK" est un bateau de pêche aux filets maillants de 6 tjb. Il a été construit en fibre de verre en 1974, mais n'a pas été doté d'un réflecteur radar. Son équipement de navigation comprend un compas magnétique, un sondeur et deux radiotéléphones VHF, mais aucun membre de l'équipage ne détient un certificat restreint de radiotéléphoniste (marine) comme le stipule le Règlement général sur la radio, partie II. Le bâtiment compte trois membres d'équipage, mais ne dispose que d'un gilet de sauvetage approuvé, contrairement aux exigences en matière d'équipement de sauvetage établies dans le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche.

Le "STEPHEN ROCK" appareille de Prince Rupert, C.-B. le 23 août 1986, en direction des bancs de pêche au saumon au large de la côte Nord de l'Île de Vancouver. Le lendemain, la pêche débute et en fin d'après-midi, la visibilité est presque nulle en raison de bancs de brouillard épais. Plus tard en soirée, le moteur est arrêté et le bâtiment dérive pendant que l'équipage hisse les filets sur le pont arrière. On n'assure pas une veille et aucun signal de brume n'est émis. Vers 20h30, on entend le bruit d'un moteur et soudainement, on aperçoit l'avant d'un bateau de pêche qui s'approche, à quelques mètres à l'arrière du "STEPHEN ROCK". Avant qu'une manoeuvre d'écartement ne puisse être amorcée, l'étrave du "APRIL" heurte le tableau arrière du "STEPHEN ROCK", les bâtiments se trouvant à une position approximative par 50°54'N et 128°07'W.

Le tableau arrière du "STEPHEN ROCK" subit des avaries majeures, mais avec l'aide du "APRIL", le bâtiment reste à flot et est remorqué à un chantier à Sointula pour y être réparé.

Le sinistre ne cause ni blessure ni pollution. Le coût des réparations est estimé à 2 000 $.

Le B.P. "APRIL"

Le "APRIL" est un petit bateau transporteur fait de bois de 7 tjb et n'ayant à son bord qu'une seule personne. Son moteur principal est commandé de la timonerie, et les commandes du moteur, la roue, l'autopilote et les autres instruments de navigation sont à portée de main du patron.

Par temps clair et beau, le "APRIL" quitte Sointula, C.-B., à 04h40 le 24 août 1986, et se dirige vers les bancs de poisson au large de la côte Nord de l'île de Vancouver. Le bâtiment est sur autopilote le patron s'occupant de la navigation, de la veille et de la surveillance radar. Le radar est réglé à une portée de 3 milles la plupart du temps, mais parfois à 6 milles pour vérifier la position du bâtiment. En fin d'après-midi, le bâtiment rencontre des bancs de brouillard qui finissent par réduire la visibilité à zéro. Nombre d'échos apparaissent sur l'écran radar, mais le patron croit qu'il s'agit de bateaux de pêche au saumon qui peuvent avoir dérivé vers l'Ouest sous l'effet du jusant. Il ne réduit pas la vitesse du navire ni n'émet de signaux de brume.

Vers 20h30, un petit bateau de pêche apparaît soudainement droit devant dans le brouillard. Le patron met le moteur en marche arrière immédiatement, mais en dépit de sa manoeuvre, le "APRIL" heurte le tableau arrière du "STEPHEN ROCK". Le "APRIL" réussit à se dégager et se place le long du "STEPHEN ROCK" pour lui prêter assistance au besoin. La SRGC de Bull Harbour est informée de l'abordage sur la voie VHF 6, mais aucune demande d'aide n'est faite. On aveugle les voies d'eau du "STEPHEN ROCK" et la situation étant sous contrôle, le navire est remorqué par le "APRIL" jusqu'à un chantier à Sointula pour y être réparé. Il arrive à cet endroit à 06h00 le 25 août. Le "APRIL" n'a pas subi d'avaries importantes.

Constatations

Les bateaux de pêche canadiens "STEPHEN ROCK" et "APRIL" ont été impliqués dans un abordage lorsque l'avant du "APRIL" a heurté le tableau arrière du "STEPHEN ROCK" dans un épais brouillard, au large de la côte Nord de l'île de Vancouver, le 24 août 1986. Le "STEPHEN ROCK" dérivait alors que son moteur était arrêté et que l'équipage hissait les filets; de son côté, le "APRIL" faisait route, en transit, et ne pêchait pas.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué au sinistre :

- un épais brouillard couvrait la région;
- les deux bateaux n'ont pas assuré une veille visuelle appropriée comme l'exige la règle 5 du Règlement sur les abordages;
- les deux bateaux n'ont pas émis de signaux de brume comme le prévoit la règle 35 du Règlement sur les abordages;
- le bateau de pêche "APRIL" ne maintenait pas une vitesse

de sécurité, enfreignant ainsi les règles 6 et 19 du Règlement sur les abordages;

- le bateau de pêche "STEPHEN ROCK" n'était pas équipé d'un réflecteur radar passif conformément à la règle 40 du Règlement sur les abordages.

Autres constatations

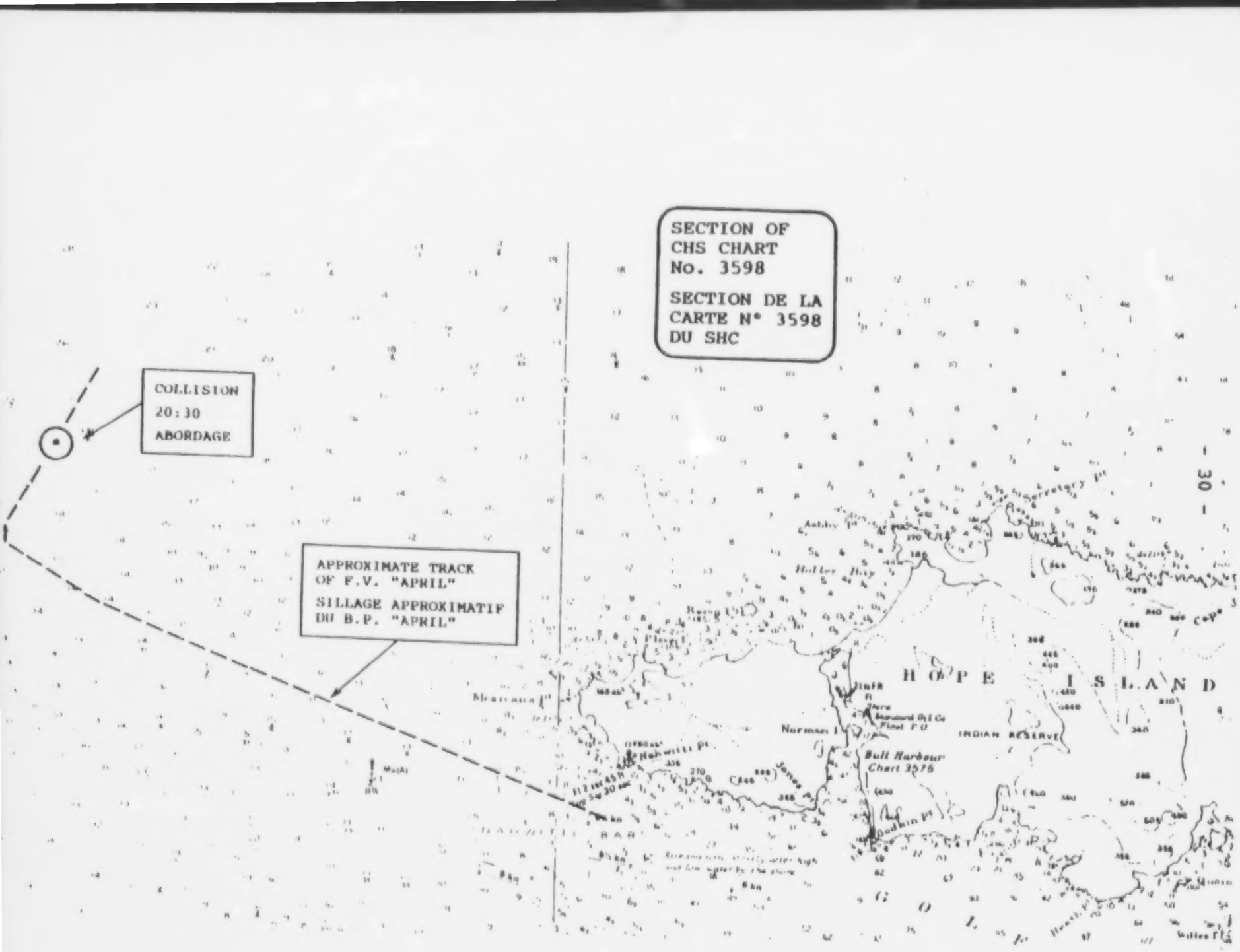
Le bateau de pêche "STEPHEN ROCK" n'avait pas à son bord un nombre suffisant de gilets de sauvetage ni d'autres dispositifs de flottaison individuels comme l'exige le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche.

Le bateau de pêche "STEPHEN ROCK" n'était pas équipé d'un radar qui l'aurait aidé à assurer une veille appropriée dans les conditions de visibilité réduite qui régnaient alors, mais aucun règlement ne l'oblige à en avoir un.

Ni l'un ni l'autre des patrons des bateaux de pêche ne détenaient un certificat restreint de radiotéléphoniste (marine) comme l'exige le Règlement général sur la radio.

Le bateau de pêche "APRIL" était sur autopilote dans des conditions de visibilité réduite, allant ainsi à l'encontre du Code recommandé des méthodes et pratiques nautiques.

Le bateau de pêche "APRIL" est resté sur les lieux de l'abordage et a prêté l'assistance requise au bateau avarié, remorquant celui-ci jusqu'à Sointula en vue des réparations.


SECTION OF
CHS CHART
No. 3598
SECTION DE LA
CARTE N° 3598
DU SHC
COLLISION
20:30
ABORDAGE
APPROXIMATE TRACK
OF F.V. "APRIL"
SILLAGE APPROXIMATIF
DU B.P. "APRIL"
HOPE ISLAND
Bull Harbour
Chart 3575
INDIAN RESERVE
BAR

"GLORIA LOUISE"

Échouement près de Comfort Cove, Terre-Neuve, qui a blessé trois membres d'équipage le 26 novembre 1986.

Résumé

Le "GLORIA LOUISE", bateau de pêche de 14,9 m et 25 tjb, compte 6 membres d'équipage. Il détient un certificat de navigation SIC 29 expirant le 12 avril 1988. Il est doté entre autres d'un radeau de sauvetage pneumatique pour 4 personnes qui aurait dû être vérifié le 4 juin 1985, ce qui n'a pas été fait. Le bateau ne doit transporter que 4 membres d'équipage, mais depuis trois ou quatre ans, il en compte six aux fins des opérations de pêche.

Le "GLORIA LOUISE" quitte Summerford (T.-N.) à 17h30 le 26 novembre 1986, en direction d'un banc de pêche au maquereau dans la baie de Loon situé dans la baie des Exploits. Comme il n'y trouve pas de maquereau, il se dirige vers un autre lieu de pêche dans la région de Campbellton. Il file à environ 7 noeuds et remorque un canot à moteur en fibre de verre de 5,5 m.

Le patron a l'intention de suivre la côte continentale en doublant l'Île Cranberry à environ un quart de mille, puis de changer de route pour venir sur bâbord afin de passer entre Comfort Head et l'Île Comfort.

Environ 10 à 15 minutes avant l'échouement, le patron confie la manoeuvre du bateau à son fils, lui indique la position de celui-ci et quitte la timonerie. La personne qui tient le quart, alors occupée au radiotéléphone VHF, par une communication sans importance n'entend apparemment pas les ordres. À ce moment, le bateau approche l'Île Cranberry sur une route magnétique au Nord-Est; le radiotéléphone VHF et le radar sont en marche, et un homme de pont est à la barre.

La visibilité est de 5 milles, le vent souffle du Nord à 5 noeuds et la mer est calme.

Quelque 5 minutes plus tard, à l'aide du radar réglé à une portée de 4 milles et sans déterminer avec précision la position du bateau, la personne en charge du quart fait de légers changements de route pour venir sur bâbord. Apparemment, même s'il est désorienté par les divers amers et la route au compas, il croit que le bateau a dépassé l'Île Comfort et se trouve à une position au large de l'Île Net Cove faisant cap au Sud, mais en fait, le bateau va en direction opposée, soit vers le Nord. Le patron regagne la timonerie à 19h30 et constate que le bateau n'est pas sur la route projetée. Il donne l'ordre de barre 'à bâbord toute' et quelques instants plus tard, le "GLORIA LOUISE" s'échoue sur un rocher porté sur les cartes à une position par 49°25,75'N et 54°49,3'W.

Sous l'effet de l'impact, le patron se frappe le visage contre le radar et se coupe profondément, et la personne en charge du quart tombe dans l'escalier, se blesse à la tête et perd conscience. Le reste des membres de l'équipage, y compris l'homme de pont, ne sont pas blessés mais assommés et en état de choc.

Le patron demande l'aide de son frère qui se trouve à bord d'un autre bateau de pêche dans les environs immédiats, sur la voie 6 du radiotéléphone VHF. Le frère en question communique à son tour avec les bateau de pêche du secteur et les services de recherche et de sauvetage. Le "GLORIA LOUISE" commence à faire eau. Quatre bateaux de pêche arrivent sur les lieux, aident à la remise à flot du "GLORIA LOUISE" au moyen de la pompe de ce dernier et de celles des autres bâtiments et le remorquent sans incident jusqu'à Summerford (T.-N.). Pendant ces opérations, craignant que le "GLORIA LOUISE" ne coule, on en retire la majeure partie de l'équipement de navigation et des engins de pêche. Un hélicoptère des services de recherche et de sauvetage est dépêché sur les lieux, mais à son arrivée, son aide n'est plus requise. Le patron et son fils sont ramenés à terre par un bateau de pêche et sont hospitalisés quelques jours.

Le navire a subi quelques avaries à la coque et quelque temps plus tard, on le répare à un coût à 6000 $.

Constatations

Le "GLORIA LOUISE" a heurté un rocher porté sur les cartes, par beau temps et dans l'obscurité le 26 novembre 1986, par suite d'une erreur de navigation. Les membres de l'équipage sont blessés et le bateau subit des avaries à la coque qui ouvrent une voie d'eau.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'échouement :

- la personne assurant le quart sur la passerelle n'a pas vérifié la position du navire avant et après avoir pris en charge la conduite du bateau;
- la personne qui tenait le quart n'a pas suivi les ordres du patron, probablement parce qu'elle était occupée à des communications radio sans importance;
- en exécutant un changement de route tiré des conclusions de renseignements radar insuffisants, on n'a pas utilisé de façon appropriée l'équipement radar;
- on n'a pas vérifié régulièrement la position du bateau au moyen des aides à la navigation de bord.

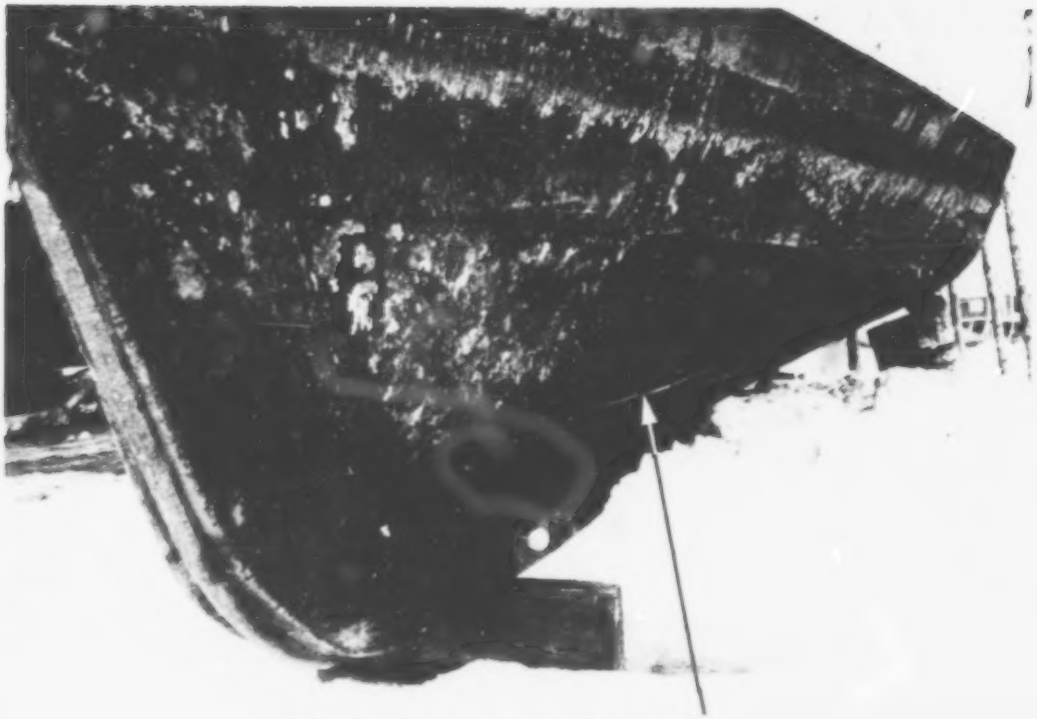
Autres constatations

Un message de détresse a été lancé sur la voie 6 du radiotéléphone VHF et non sur la fréquence internationale de détresse et de sécurité de 156,8 kHz, voie 16, ou sur la fréquence de radiotéléphone BLU de 2182 kHz.

Selon le certificat d'inspection détenu (SIC 29), le bateau devait transporter quatre personnes, mais au moment du sinistre, il y en avait six.

Le radeau de sauvetage du navire n'avait pas été vérifié une fois par année comme le stipule l'annexe XI (art. 2) du Règlement sur l'équipement de sauvetage.

"GLORIA LOUISE"



Hull damage to the vessel.
Avaries au coque du navire.

"PORLIER PASS"

Échouement, chavirement et perte totale dans le détroit Fitz Hugh, C.-B., le 5 août 1986.

Résumé

Le "PORLIER PASS" est un petit bateau de pêche en bois, de 45 tjb, construit en 1926 à Steveston, C.-B. et immatriculé à Vancouver, C.-B. Au moment du sinistre, il était équipé comme un senneur à tambour et était exploité comme tel et il y avait quatre personnes à son bord. Il détenait un certificat pour les voyages de cabotage classe II et un certificat d'inspection valide jusqu'au 24 mai 1987.

Le 5 août 1986, le bateau pêche le saumon dans le détroit Fitz Hugh et vers 12h00, il se trouve près de la rive Est de l'île Calvert, soit à environ 3 milles marins au Sud de Wedgborough Point. Le temps est beau et clair et la mer est calme.

La senne se trouvant sur le tambour, le bateau fait cap au Sud à environ 60 m (200 pi) du rivage, à une vitesse estimée à 4 noeuds. Le youyou de senne est dans l'eau, arrimé à l'arrière, et deux matelots se trouvent sur le pont. Il y a alors quelque 3 tonnes de saumon à bord.

Afin de remettre le filet en place, le bateau effectue un virage sur les hauts-fonds vers le rivage dans le but de faire cap au Nord. Avant de compléter le virage, le navire heurte contre un récif sous l'eau à environ 30 m (100 pi) du rivage. Il semble que le sondeur n'ait pas été en marche au moment de l'échouement.

Tout de suite après l'échouement, le bateau chavire à bâbord et est submergé en partie, tout en reposant sur les rochers. Le youyou est entraîné sous l'eau par le navire qui chavire, mais les deux hommes de pont ne sont pas blessés et réussissent à nager à côté du navire. Un autre matelot qui se trouvait sur le pont arrière lors de l'échouement, est projeté à l'eau lors du chavirement mais il réussit à s'agripper au bateau. Le patron se trouvait au poste de contrôle sur le dessus du rouf lors de l'échouement, mais il réussit à rester à bord lorsque le navire chavire.

Un radeau pneumatique, placé dans une enveloppe rectangulaire de plastique rigide et arrimé au-dessus du rouf, tombe accidentellement dans l'eau lorsque le navire chavire. La bosse était attachée au bateau mais lorsque le patron tente de gonfler le radeau, la bosse reste coincée à l'intérieur de l'enveloppe après qu'on en ait retiré environ 5 m (15 pi).

C'est ce qu'a observé le petit bateau de pêche "IZUMI II" qui pêchait à quelque 0,2 mille marin au Sud. Son youyou est

dépêché sur les lieux et environ 10 minutes après le chavirement du "PORLIER PASS", les membres de l'équipage de ce dernier embarquent dans le youyou, saisis de froid mais sains et saufs.

Le "PORLIER PASS" transporte habituellement environ 1800 litres (400 gallons) de combustible diesel. Le chavirement et l'inondation subséquente du bateau ont entraîné le déversement accidentel du combustible. Les eaux ont été un peu polluées et le combustible a été dispersé sous l'effet du vent et de la marée.

Un examen fait par la suite par un plongeur a révélé que la coque du bateau était perforée à l'avant bâbord. On a tenté d'assécher le bateau et aveugler les voies d'eau pendant trois jours, mais en vain. On a alors traîné le bâtiment plus près du rivage et on l'a arrimé tel qu'il était, échoué, gîtant à bâbord, le pont arrière submergé. Le "PORLIER PASS" était assuré pour 50 000 $ et comme les frais de sauvetage et de réparation étaient estimés à plus de 82 000 $, on a déclaré le bateau perte totale.

Constatations

Le bateau de pêche "PORLIER PASS" s'est échoué et a chaviré par suite d'une erreur de navigation de jour et par beau temps alors que la mer était calme. Il pêchait près de la rive Est de l'île Calvert, le 5 août 1986. Le bateau a été déclaré perte totale.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué au sinistre :

- le bateau naviguait trop près de la rive dans une zone où les pêcheurs connaissent, ou sont censés connaître, les dangers sous-marins;

- occupé à manoeuvrer son bateau aux fins de la pêche, le patron n'a pas tenu suffisamment compte des risques que l'on coure lorsqu'on navigue sur les hauts-fonds sans réduire la vitesse, assurer une veille appropriée et utiliser un sondeur.

Il semble que le bateau ait chaviré par suite de l'effet combiné de trois facteurs : il a heurté contre un récif, la cargaison s'est déplacée sous l'effet de l'impact et le bateau a gîté sous le poids du filet.

Autres constatations

La carte la plus appropriée pour la zone, 3727 du SHC, est utile pour la navigation côtière normale, mais vu l'échelle, elle n'est pas adéquate et n'a pas été conçue pour la

navigation aux fins de la pêche près de la rive.

Le radeau de sauvetage pneumatique n'a pas été éprouvé et examiné tous les ans comme le prévoit le Règlement sur l'équipement de sauvetage. Il ne s'est pas gonflé au moment du sinistre parce que la bosse est resté coincée à l'intérieur de l'enveloppe.

La fiche de bord ne portait pas la signature annuelle d'un représentant accrédité du fabricant, comme le prévoit la mention sur le certificat d'inspection du navire. Le certificat était donc invalide et le bateau était exploité contrairement aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le sinistre n'a pas été signalé comme le stipule le Règlement sur le rapport de sinistres maritimes.

L'équipage du "IZUMI II", qui a procédé au sauvetage, est intervenu immédiatement et selon les bons usages maritimes, même s'il n'a pas utilisé la voie 16 du radiotéléphone VHF pour informer et alerter d'autres stations.

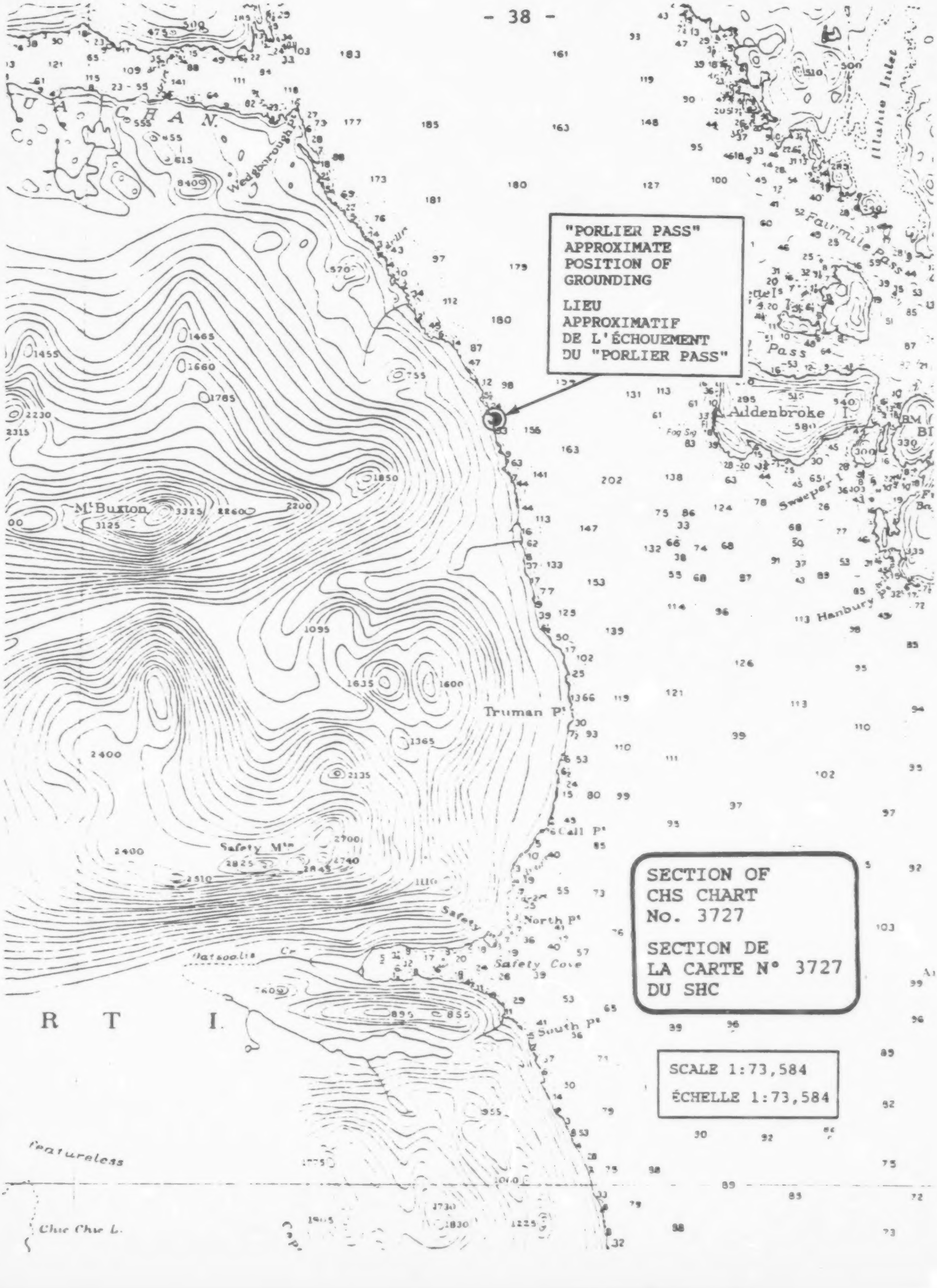
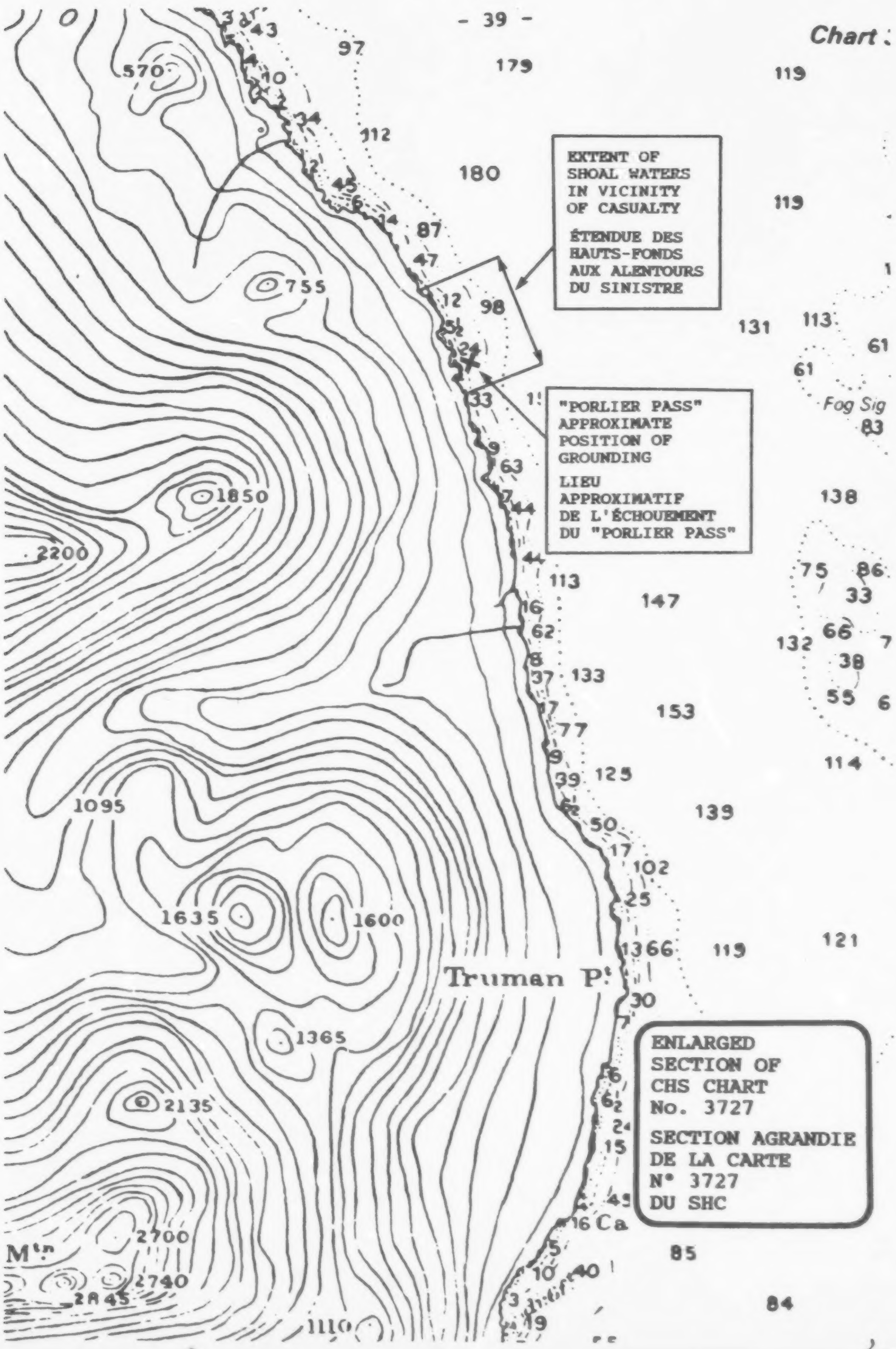
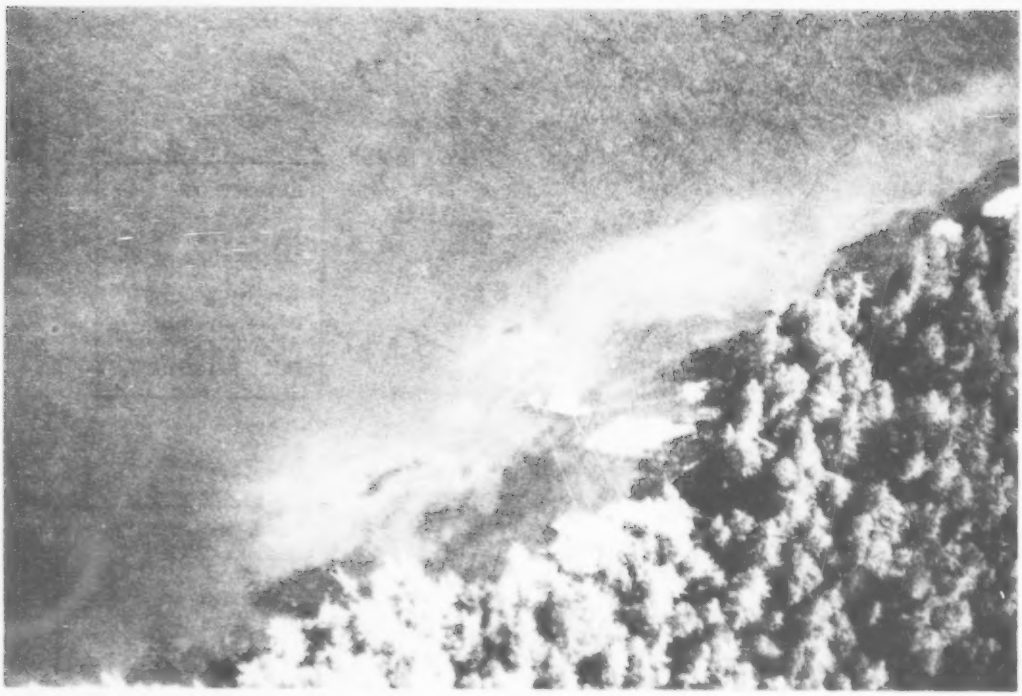

"PORLIER PASS"
APPROXIMATE
POSITION OF
GROUNDING
LIEU
APPROXIMATIF
DE L'ÉCHOUEMENT
DU "PORLIER PASS"
SECTION OF
CHS CHART
No. 3727
SECTION DE
LA CARTE N° 3727
DU SHC
SCALE 1:73,584
ÉCHELLE 1:73,584
Wedgborough Pt
Mt Buxton
Truman Pt
Safety Mtn
Call Pt
North Pt
Safety Cove
South Pt
Addenbroke I.
Fairmile Pass
Illahie Inlet
Hanbury Pt
Featureless
Chic Chic L.

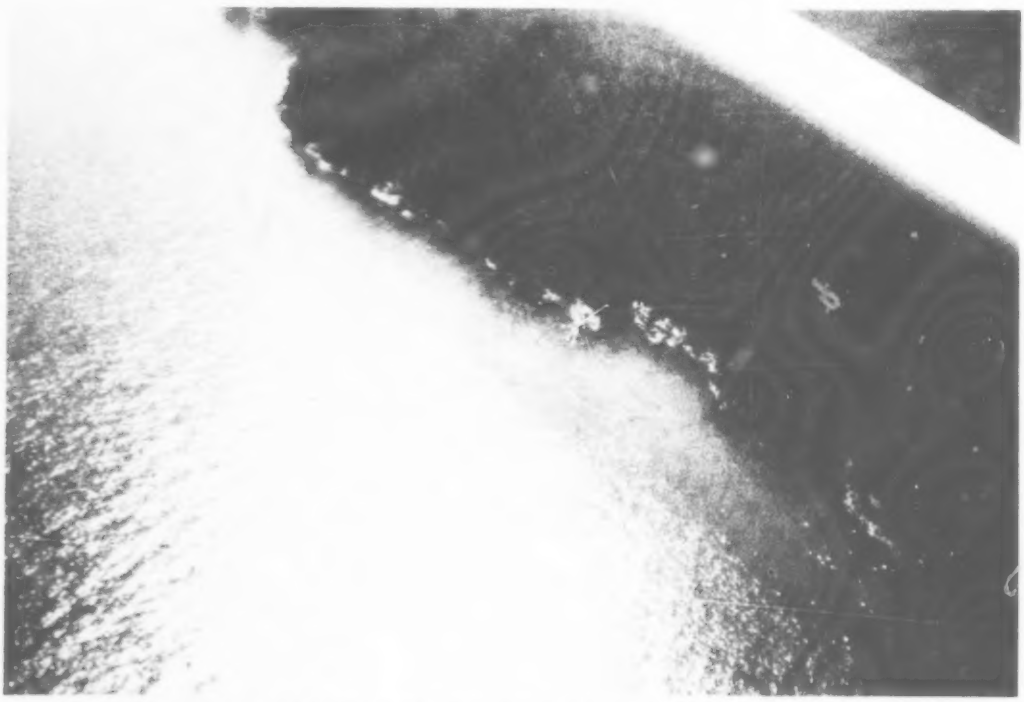
Chart :


EXTENT OF SHOAL WATERS IN VICINITY OF CASUALTY
ÉTENDUE DES HAUTS-FONDS AUX ALENTOURS DU SINISTRE
"PORLIER PASS" APPROXIMATE POSITION OF GROUNDING
LIEU APPROXIMATIF DE L'ÉCHOUEMENT DU "PORLIER PASS"
Fog Sig
Truman Pt
Mtn
ENLARGED SECTION OF CHS CHART No. 3727
SECTION AGRANDIE DE LA CARTE N° 3727 DU SHC



Shoreline on east side of Calvert Island in vicinity of grounding of "PORLIER PASS".

Littoral Est de l'île Calvert-voisinage de l'échouement du "PORLIER PASS".



"PORLIER PASS" hauled and secured close to shore inside of reefs where grounding occurred.

"PORLIER PASS" tiré et amarré près de la rive à l'intérieur des récifs où l'échouement a eu lieu.

Glossaire

BFC	Base des Forces canadiennes
BLU	Bande latérale unique (radio)
BP	Bateau de pêche
CCM	Centre de contrôle de mission SAR
CCS	Centre de coordination du sauvetage
CSSM	Centre secondaire de sauvetage maritime
ECAREG	Système de trafic de l'Est du Canada
EFFET DE CARÈNE LIQUIDE	Diminution de la stabilité initiale d'un navire à la suite de l'envahissement accidentel par la mer d'un ou plusieurs compartiments
ELT	Radiobalise de détresse
EPIRB	Radiobalise de localisation des sinistres
FM	Modulation de fréquence
G	route au gyro-compas
GCC	Garde côtière canadienne
GRC	Gendarmerie royale du Canada
HAUTEUR MÉTACENTRIQUE	Distance entre le centre de gravité et le métacentre du navire
HYPOTHERMIE	l'abaissement de la température du corps qui produit un état de choc responsable à son tour du ralentissement des fonctions vitales
M	mille marin (1852 m)
M	route au compas magnétique
MAYDAY	Communication de détresse
MF	Fréquence moyenne
NORDREG	Système de tratic de l'Arctique canadien
PAN	Communication d'urgence
RLS	Radiobalise de détresse

SACSM	Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime
SAR	Recherches et sauvetage
SÉCURITÉ	Communication de sécurité
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SRGC	Station radio de la Garde côtière
STM	Services du trafic maritime
UHF	Ultra-haute fréquence
UTC	Temps universel coordonné
(V)	route vraie
VHF	Très haute fréquence (radio)